

**DEPARTEMENT DE  
LA HAUTE-SAVOIE**

\*\*\*

**ARRONDISSEMENT  
DE ST JULIEN-EN-  
GENEVOIS**

\*\*\*

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
ANNEMASSE – LES VOIRONS – AGGLOMERATION**

**SIEGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA – 74100 ANNEMASSE**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL**

**OBJET :**

**Séance du : mercredi 18 juin 2025**

**ADOPTION DU SCHEMA  
DIRECTEUR CYCLABLE**

**Convocation du : 11 juin 2025**

**Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 56**

**N° CC\_2025\_0082**

**Président de séance : Gabriel DOUBLET**

**Secrétaire de séance : Nadège ANCHISI**

**Membres présents :**

Guillaume MATHELIER, Laurent GILET, Bertilla LE GOC, François LIERMIER, Christian DUPESSEY, Christian AEBISCHER, Maryline BOUCHÉ, Michel BOUCHER, Robert BURGNIARD, Dominique LACHENAL, Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Chadia LIMAM, Amine MEHDI, Mylène SAILLET RAPHOZ, Pascal SAUGE, Yves CHEMINAL, Bernard BOCCARD, Marion BARGES-DELATTRE, Jean-Michel VOUILLOT, Nadège ANCHISI, Antoine BLOUIN, Stéphane PASSAQUAY, Isabelle VINCENT, Denis MAIRE, Jean-Luc SOULAT, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Yannick CHARVET, Danielle COTTET, Patrick ANTOINE, Jean-Pierre BELMAS, Michel COLLOT, Véronique FENEUL, Pascale PELLIER, Nadine JACQUIER, Daniel DE CHIARA, Maurice LAPERROUSAZ, Pascal ROPHILLE

**Représentés :**

Marie-Claire TEPPE-ROGUET par Yves CHEMINAL, Claude ANTHONIOZ par Bernard BOCCARD, Paulette CLERC par Marion BARGES-DELATTRE, Anny MARTIN par Jean-Michel VOUILLOT, Jean-Paul BOSLAND par Antoine BLOUIN, Odette MAITRE par Nadège ANCHISI, Marie-Jeanne MILLERET par Nadine JACQUIER, Sophie VILLARI par Nicolas LEBEAU-GUILLOT

**Excusés :**

Ines AYEB, Kévin CHALEIL-DOS-RAMOS, Géraldine VALETTE-GURRIERI, Djamel DJADEL, Matthieu LOISEAU, Louiza LOUNIS, Pascale MAYCA, Joanny DEGUIN, Anne FAVRELLE, Julien BEAUCHOT

\*\*\*

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) qui renforce le rôle des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans la promotion des modes actifs ;

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 5216-5, L. 5211-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 228-2 à L. 228-3-1 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2025-00020 du 14 mai 2025 portant approbation de la modification des statuts d'Annemasse Agglo et disposant que l'EPCI est compétent en matière de création ou d'aménagement et l'entretien de voirie d'intérêt communautaire, ainsi que la création ou l'aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire ;

Vu la compétence d'Annemasse Agglo en matière d'aménagement de l'espace communautaire et notamment d'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du Code des

transport, sous réserve de l'article L. 3421-2 du même Code ;

Vu le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) d'Annemasse Agglomération, adopté par la délibération du Conseil communautaire n°CC\_2023\_0107 en date du 20 septembre 2023, qui vise notamment à encourager les mobilités actives et décarbonées ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n°CC\_2025\_0041 en date du 19 mars 2025 portant définition de l'intérêt communautaire ;

### 1. Historique et bilan

Annemasse Agglo avait mis en œuvre un premier Schéma Cyclable dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2014. Ce schéma initial prévoyait la réalisation de 87 km d'aménagements cyclables sur le territoire.

Un diagnostic de mise en œuvre a été réalisé en 2022 par le cabinet Indigo. Il en ressort qu'à ce jour, 71 km d'aménagements cyclables ont été réalisés, dont 17 km en site propre ne nécessitant pas de réaménagement.

### 2. Contexte

Ce document s'inscrit dans un certain nombre d'actions et objectifs formulés dans des documents de référence d'Annemasse Agglomération.

Dans le cadre du Plan de Mobilité (PDM) portant sur la période 2025-2035, l'agglomération a engagé l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) afin de renforcer la structuration et la cohérence du réseau cyclable à l'échelle du territoire.

Le Plan De Mobilité comprend plusieurs orientations dont celle de " favoriser les modes actifs " avec un objectif de part modale vélo à 10 %.

Il répond également aux politiques nationales d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique en promouvant un mode de déplacement non motorisé et non-polluant

Une phase de concertation auprès des élus locaux, des habitants et des partenaires a eu lieu du 1<sup>er</sup> novembre 2023 jusqu'au 31 janvier 2024.

Au total, ce sont 419 contributions qui ont été apportées via cet outil avec notamment 152 évaluations pour la seule commune d'Annemasse, soit environ 36 % des contributions, en cohérence avec le poids démographique de la commune. Il est également important de noter les 16 remarques sur la Communauté de communes Arve et Salève, montrant la nécessité d'aménager au-delà des limites d'Annemasse Agglomération.

### 3. Contenu du Schéma Directeur Cyclable

Le schéma directeur cyclable d'Annemasse – Les Voirons Agglomération s'inscrit dans une volonté forte et ambitieuse des élus de mettre en œuvre un plan d'actions en faveur du cycle pour les dix prochaines années à destination de l'ensemble de la population

Il comprend 3 objectifs :

- rééquilibrer les différentes parts modales, tout en atteignant une part modale de 10 % pour le vélo d'ici à 2035 ;
- définir une stratégie politique de développement de l'usage du vélo ;
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

Pour cela, il s'agit de :

- terminer la réalisation des véloroutes du territoire voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna ;
- concevoir deux nouvelles véloroutes d'agglomération ;
- connecter les différents territoires limitrophes ;

- promouvoir l'usage du vélo au travers de services, d'incitations et de communications,
- créer un cadre de gouvernance pour une mise en œuvre efficiente.

Le présent schéma directeur cyclable s'articule autour des préconisations d'infrastructures cyclables et 6 volets annexant créant un véritable écosystème afin d'augmenter la pratique du vélo sur le territoire :

- le stationnement,
- la mise à disposition et entretien de vélos,
- l'intermodalité facilitée,
- l'apprentissage du vélo et la remise en selle,
- les aides et incitations,
- la communication et les animations.

#### **4. Etudes, Financement et Gouvernance des infrastructures**

En termes de développement des infrastructures, le schéma directeur cyclable d'Annemasse Agglo définit 3 types de réseaux pour un total de 170 kilomètres :

- 32 kilomètres de véloroutes (= voieVerte du Grand Genève et ViaRhôna)
- 8 kilomètres de nouveau réseau à haut niveau de service (= axe de la Géline et de Thonex à Mornex)
- 24 kilomètres de réseau structurant,
- 105 kilomètres de réseau secondaire.

Le plan de hiérarchisation figure dans le rapport du schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération. Les fiches par territoire, par commune et pour chaque segment sont en annexe du schéma directeur cyclable.

Un guide technique des aménagements cyclables sera également intégré au présent schéma directeur cyclable afin de guider les collectivités dans la méthodologie de réalisation technique et financière et d'homogénéiser les aménagements à réaliser.

Le coût des aménagements d'infrastructures cyclables est estimé à quarante-trois millions d'euros répartis entre Annemasse Agglo (20,8 millions d'euros de part fixe) et les communes.

Au cas par cas, sur les axes de compétence communales, Annemasse Agglo envisagera une participation par convention et par fonds de concours avec les communes sur le reste à charge selon les règles suivantes:

- 50 % communes / 50 % Annemasse Agglo pour le réseau structurant
- 90 % communes / 10 % Annemasse Agglo pour le réseau secondaire

Dans tous les cas, les fonds de concours feront l'objet de décisions correspondantes par les instances compétentes.

Cette participation est soumise à capacité financière de l'agglo ainsi qu'à la conformité des réalisations à la charte des aménagements cyclable et au SDC, notamment en terme de typologie.

Il est également à noter que les axes en ZAE sont à charge d'Annemasse Agglo, qu'importe leur niveau hiérarchique.

Ces coûts sont estimés hors acquisition foncière, aléas, coûts des études et sans subventions éventuelles également.

	Véloroute	RHNS	Structurant	Secondaire (90/10)	Total
Agglo	10 319 466 €	5 636 301 €	4 781 527 €	1 879 474 €	22 616 768 €
Ambilly	- €	- €	202 202 €	5 642 298 €	5 844 500 €
Annemasse	- €	- €	532 884 €	1 614 660 €	2 147 544 €
Bonne	- €	- €	- €	343 988 €	343 988 €
Cranves-Sales	- €	- €	889 319 €	1 482 035 €	2 371 354 €
Étrembières	- €	- €	- €	2 765 010 €	2 765 010 €
Gaillard	- €	- €	178 533 €	476 079 €	654 612 €
Juvigny	- €	- €	378 780 €	- €	378 780 €
Lucinges	- €	- €	- €	1 416 938 €	1 416 938 €
Machilly	- €	- €	25 000 €	310 057 €	335 057 €
Saint-Cergues	- €	- €	530 568 €	1 225 838 €	1 756 406 €
Vétraz-Monthoux	- €	- €	492 700 €	523 182 €	1 015 882 €
Ville-la-Grand	- €	- €	251 543 €	1 115 177 €	1 366 720 €
<b>TOTAL</b>	<b>10 319 466 €</b>	<b>5 636 301 €</b>	<b>8 263 053 €</b>	<b>18 794 736 €</b>	<b>43 013 556 €</b>

Une étude de mise en œuvre de cette gouvernance définira les moyens techniques, humains et financiers à déployer pour répondre aux objectifs de gouvernance.

Ces éléments seront présentés et statués lors des COPIL de suivi du schéma directeur cyclable. En attendant le déploiement de tous les moyens nécessaires à sa réalisation le mode gouvernance actuel sera conservé avec l'objectif d'assurer :

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

La gouvernance définitive s'appliquera après :

- le vote du Schéma Directeur cyclable en Conseil Communautaire le 18 juin 2025 ;
- les votes des budgets alloués ;

### **5. Études, Financement et Gouvernance des 6 autres volets du Schéma Directeur Cyclable**

Les aménagements d'infrastructures cyclables ne permettent pas à eux seuls d'augmenter la part modale vélo. Il est important de déployer des actions dans les autres composantes de l'écosystème vélo. Ces actions ont été définies en séminaire des élus, organisé par Annemasse Agglomération en février 2024. Il a été défini une priorisation de 2 à 3 actions par composantes de l'écosystème :

#### **Pour le stationnement et la facilitation de l'intermodalité :**

- Réaliser un schéma directeur du stationnement communautaire ;
- Offrir un appui d'ingénierie aux communes dans la mise en place de leur stationnement ;
- Intégrer le sujet stationnement aux PLU communaux.

#### **Pour la mise à disposition de vélos et l'entretien :**

- Offrir des équipements publics (station de gonflage, outils en libre-service ...) ;
- Mise au point d'un service performant d'entretien pour les vélos en location ;
- Renforcer les essais-découvertes du vélo.

#### **Pour l'apprentissage et la remise en selle :**

- Appuyer le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) au sein de toutes les écoles ;
- Tester les rues aux écoles aux abords des écoles ;
- Organiser des ateliers de remise en selle avec les associations du territoire.

#### **Pour les aides et incitations :**

- Mise au point d'un pack mobilité vélo pour les nouveaux arrivants dans les communes (conseils, réductions, carte papier des aménagements cyclables, ...) ;
- Faire un focus spécifique sur les collégiens du territoire : location préférentielle, sensibilisation à organiser ;
- Inciter tous les employeurs de l'agglomération à déployer le Forfait Mobilité Durable.

#### **Pour la communication et l'animation :**

- Déployer un jalonnement universel (en temps de parcours) ;
- Organiser une campagne de communication sur le vélo ;
- Organiser une campagne de communication sur la desserte des écoles : rues aux écoles, défi des écoliers ...

### **6. Suivi et évaluation**

Le schéma directeur cyclable fera l'objet de suivis et d'évaluations pour chaque volet au travers d'indicateurs.

Le Conseil Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

Pour : 45

Abstention : 1

DECIDE :

D'APPROUVER le schéma directeur cyclable d'Annemasse Agglomération ainsi que ses modalités de réalisation, de gouvernance et de financement ;

DE DÉCLARER d'intérêt communautaire, pour la compétence « création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire », les réseaux dits à haut niveau de service et d'autoriser au cas par cas, la délégation de maîtrise d'ouvrage à Annemasse Agglomération pour le réseau structurant, tels qu'ils figurent au présent schéma directeur cyclable ;

D'AUTORISER Monsieur le Président à effectuer tous actes, toutes démarches et à signer tous documents afférents à la mise en œuvre et à l'exécution de la présente délibération.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Pour le président et par délégation,

Signé électroniquement par : Gilles RAVINET

Date de signature : 19/06/2025

Qualité : Agglo - DGS

Le secrétaire de séance,

Signé électroniquement par : Nadège ANCHISI

Date de signature : 24/06/2025

Qualité : Agglo - Secrétaire Conseil Communautaire

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date de publication, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.*

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

An aerial photograph of a residential street in Annemasse, France. The street is paved and has a green overlay on it, indicating a cycle path. The houses are mostly two-story buildings with red roofs. There are trees and bushes along the street. A person is riding a bicycle on the path. The text 'SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE' is overlaid on the image in white, bold, sans-serif font.

# SCHÉMA

## DIRECTEUR CYCLABLE

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

## Table des matières

<b>I.</b>	<b>LE VELO AU CŒUR DE LA TRANSITION DES MOBILITES DU QUOTIDIEN .....</b>	<b>5</b>
	Un pilier de la stratégie nationale en matière de mobilité durable.....	7
	Une réponse aux défis de la mobilité du quotidien pour Annemasse Agglomération .....	8
<b>II.</b>	<b>LA MOBILITE CYCLABLE : MOTEUR D'UNE NOUVELLE VISION TERRITORIALE .....</b>	<b>9</b>
	La nécessité d'une mise à jour du schéma cyclable .....	11
	L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc.....	11
	Une ambition affirmée pour une mobilité cyclable structurée .....	12
<b>III.</b>	<b>PROCESSUS DE CONSTRUCTION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE.....</b>	<b>15</b>
	Rencontres communales, carte collaborative et schéma d'intention .....	17
	Typologie des aménagements cyclables .....	21
	Hiérarchie du réseau. ....	29
	Gouvernance, financement et mise en œuvre.....	32
	Zoom sur les passages de frontière.....	35
	Zoom sur les fiches du PA5.....	37
<b>IV.</b>	<b>LES LIVRABLES.....</b>	<b>41</b>
<b>V.</b>	<b>LES OUTILS COMPLEMENTAIRES DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE .....</b>	<b>45</b>
	Le stationnement : .....	48
	Le jalonnement : .....	49
	L'intermodalité facilitée : .....	50
	Apprentissage et remise en selle : .....	51
	Les aides et incitations : .....	52
	Communication et animations : .....	52
	Mise à disposition / entretien : .....	53
<b>VI.</b>	<b><u>ANNEXES</u>.....</b>	<b>55</b>
	Annexe 1 : Cartes communales de Hiérarchie	
	Annexe 2 : Cartes communales de Typologies	
	Annexe 3 : Cartes communales Projetées	

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

An aerial photograph of a residential street with houses and trees, overlaid with a large green semi-transparent shape. The text is centered within this green shape.

# PARTIE 1

LE VÉLO AU COEUR  
DE LA TRANSITION DES  
MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

## Un pilier de la stratégie nationale en matière de mobilité durable

Le développement du vélo comme mode de transport en France s'inscrit dans une dynamique croissante, soutenue par des politiques publiques ambitieuses et une prise de conscience collective des enjeux environnementaux et de mobilité. Face à l'augmentation de la congestion routière, à la pollution urbaine et aux problèmes de santé liés à la sédentarité, les pouvoirs publics ont progressivement renforcé les dispositifs en faveur du vélo comme mode de déplacement du quotidien.

Plusieurs évolutions législatives et stratégiques ont marqué cette transformation :

- Le Plan Vélo et Mobilités Actives (2018)** : Lancé par le gouvernement, ce plan vise à tripler la part modale du vélo et atteindre 9% des déplacements quotidiens d'ici 2024. Il s'appuie sur un financement de plusieurs centaines de millions d'euros pour développer les infrastructures et la sécurisation des trajets cyclables.
 
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM, 2019)** : Cette loi a introduit plusieurs mesures facilitant l'intégration du vélo dans les politiques publiques, notamment avec des obligations pour les entreprises et les collectivités d'améliorer les infrastructures et les services destinés aux cyclistes.
 
- Le Plan Vélo et marche 2023 – 2027** : il poursuit le financement d'infrastructures, en faisant également émerger une filière économique autour de la fabrication des vélos et du développement du vélotourisme.
- Les "coronapistes" et l'accélération des aménagements cyclables** : Avec la crise sanitaire de 2020, de nombreuses villes françaises ont mis en place des "coronapistes", infrastructures temporaires pour favoriser le vélo. Beaucoup de ces aménagements ont été pérennisés, témoignant d'une transformation durable de la place du vélo en ville.
 

Aujourd'hui, le vélo est considéré comme un mode de déplacement à part entière, non seulement pour les loisirs, mais aussi pour les trajets domicile-travail et les déplacements du quotidien. Les infrastructures se développent rapidement, avec la mise en place de réseaux express vélo (REV), de stationnements sécurisés, et de services associés comme la location longue durée et les ateliers de réparation.

**14000 km**

de pistes cyclables réalisées  
entre 2017 et 2022

Source : plan vélo

**+37%**

de passages vélos entre 2019 et 2023

Source : Vélos et territoires

## Une réponse aux défis de la mobilité du quotidien pour Annemasse Agglomération

Dans ce contexte national favorable, Annemasse Agglo s'est engagé en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité à renforcer la place du vélo sur son territoire. Elle a ainsi lancé la mise à jour du Schéma Directeur Cyclable datant de 2014. Au contact direct de la ville de Genève, la mobilité est un enjeu majeur du présent et du futur sur ce territoire en plein essor. L'objectif est de permettre aux habitants de son territoire de se déplacer sans forcément utiliser l'automobile.

Lors du vote à l'automne 2024 du Plan de Mobilité, la collectivité a adopté une feuille de route ambitieuse visant à faire passer la part modale du vélo à 10% d'ici 2030. Cet objectif repose sur plusieurs enjeux majeurs :

- **Réduire la congestion routière** : Annemasse Agglomération est confrontée à des problèmes de congestion urbaine, en partie dus à sa proximité avec Genève et aux passages de frontières parfois contraints. Le développement du vélo vise à donner un moyen de déplacement, alternatif à la voiture et tout aussi rapide.
- **Développer une mobilité durable** : La transition écologique passe par une diminution des émissions de gaz à effet de serre. Le vélo offre une alternative plus propre aux déplacements motorisés individuels.
- **Améliorer la qualité de vie** : Un espace urbain apaisé, avec moins de circulation automobile et plus d'espaces dédiés aux mobilités douces, contribue à une meilleure qualité de vie que ce soit pour la qualité de l'air, les nuisances sonores, la sécurité pour les personnes plus fragiles (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite).

L'un des axes stratégiques pour atteindre cet objectif est la mise en place d'un **Schéma Directeur Cyclable** structurant, garantissant un développement cohérent et efficace des infrastructures cyclables. Le premier principe de ce Schéma Directeur cyclable a été de s'appuyer sur les études et le travail déjà effectués par les communes pour créer à l'échelle de l'intercommunalité une feuille de route des aménagements à prévoir à court, moyen et long-terme.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

An aerial photograph of a residential area with houses and trees, overlaid with a large green semi-transparent shape. The text is centered within this shape.

# PARTIE 2

LA MOBILITÉ CYCLABLE :  
MOTEUR D'UNE NOUVELLE  
VISION TERRITORIALE

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

## La nécessité d'une mise à jour du schéma cyclable

A la suite d'une analyse critique du premier schéma directeur cyclable, menée en 2022 par le bureau d'étude INDDIGO, Annemasse Agglomération a identifié la nécessité d'une mise à jour de son premier schéma directeur cyclable.

L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, SPL intervenant pour le compte de ses collectivités actionnaires a donc été missionnée pour mener ce travail.

### L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

L'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc est une Société Publique Locale (SPL) créée en 2019, succédant à une association fondée en 2001. Elle est détenue par 17 collectivités publiques de Savoie et Haute-Savoie, ainsi que par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



Sa mission principale consiste à promouvoir et développer des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, en accompagnant les territoires sur les enjeux de mobilité durable.

Parmi ses actions, l'Agence propose :

- **Appui aux collectivités** : conseil en mobilité, pilotage de projets, enquêtes et études. Par l'intermédiaire de ses pôles d'études, aménagements cyclable et études et informations multimodales, l'Agence propose de suivre les projets de mobilité de la faisabilité jusqu'à la mise en œuvre en agissant en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage.
- **Services vélo** : gestion de services de location de vélos, maintenance, offre de stationnement sécurisé, animations et formations liées au vélo.

L'Agence intervient sur un territoire comprenant 17 collectivités actionnaires. Elle emploie 80 salariés dédiés à la gestion globale de la mobilité sur ces territoires.

Ainsi, le schéma directeur cyclable 2025 – 2035 d'Annemasse Agglomération les Voirons a été réalisé par l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, du printemps 2023 au printemps 2025. Ce long travail a permis de mettre au point un schéma cohérent, à destination de tous les usagers, donnant ainsi aux différentes communes une feuille de route pour développer l'usage du vélo sur le territoire avec comme objectif final, **atteindre une part modale de 10% pour le vélo à l'horizon 2035**.

Les différents contacts des personnes référentes du projet seront à retrouver en annexe.

## Une ambition affirmée pour une mobilité cyclable structurée

Le schéma directeur cyclable constitue à la fois l'aboutissement d'un travail collectif et le levier d'une ambition partagée. En s'appuyant sur une méthodologie rigoureuse et sur un dialogue permanent entre élus, techniciens et citoyens, Annemasse Agglo affirme sa volonté de promouvoir des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et de la qualité de vie.

Dans un territoire à la croisée de dynamiques urbaines et rurales, à la frontière du Canton de Genève, le développement d'un réseau cyclable cohérent est un enjeu de mobilité et d'attractivité du territoire. Il ne s'agit plus seulement de favoriser le vélo pour le loisir ou pour quelques usagers convaincus. Le schéma directeur inscrit cet objectif dans une démarche d'intérêt général en focalisant les réalisations avant tout pour tous les usagers : la sécurité avant tout !

Les études menées sur l'existant, les consultations citoyennes et le recueil des besoins dans chaque commune ont permis de dépasser la logique de simples pistes éparées, afin de dessiner un véritable réseau pour la mobilité active. Les différents itinéraires structurants traverseront tout le périmètre de l'agglomération, irrigueront les centres-bourgs et s'appuieront sur les axes déjà plébiscités, comme la voie Verte du Grand Genève qui est chaque jour un peu plus utilisée par de nouveaux usagers (plus de 8000 usagers par jour en un seul point de passage, pont noir, durant la période estivale).



Figure 1: La voie Verte du Grand Genève à Cranves-Sales devant le collège Paul Emile Victor

Le long processus de validation, des premières réunions de travail aux séminaires d'élus, des ajustements techniques aux votes en conseil communautaire, reflète l'exigence de construire un projet collectivement assumé. Les communes possédant la compétence voirie sont les acteurs essentiels pour transformer l'espace public en profondeur. L'Agglomération, de son côté, se dote d'une compétence cyclable renforcée, ce qui lui permet de porter les projets d'envergure, de cofinancer les axes stratégiques et d'impulser une dynamique plus forte vers un réseau cyclable complet. Avec cette articulation, l'échelon intercommunal garantit la cohérence d'ensemble et la mutualisation des moyens.

Malgré tout, l'enjeu est aussi et avant tout financier. Les dizaines de kilomètres encore à aménager, la sécurisation de certains points sensibles, d'ouvrages à créer, les interventions sur des routes existantes

et la nécessité d'étoffer l'écosystème vélo impliquent des investissements substantiels. Les élus ont vocation à expliquer à la population que ces efforts sont durables et profitent à tous, qu'on soit cycliste confirmé ou futur adepte. Développer le vélo, c'est réduire les nuisances, fluidifier la circulation automobile, offrir à chaque foyer des alternatives vertueuses et économiques pour se déplacer.

Tant bon pour la santé, la planète, et également l'image que l'on renvoie. C'est aussi la possibilité de mieux relier les différents équipements (écoles, zones d'activités, gares) et de miser sur une intermodalité plus fine avec les transports collectifs.

Au terme de ce long processus de conception et de validation, Annemasse Agglo émerge avec un document stratégique, prêt à être mis en œuvre. Chaque axe prioritaire identifié dans le schéma directeur cyclable porte désormais la promesse d'une continuité d'aménagements, de jalonnements clairs et de services associés, depuis la qualité des stationnements jusqu'à la sensibilisation des usagers. Au-delà des kilomètres de voie et des millions d'euros mobilisés, se profile une ambition plus vaste : celle d'offrir un territoire à taille humaine, où la pratique du vélo ne se limite pas à une mode ou à un usage de niche, mais devient un choix naturel, accessible et sûr pour le plus grand nombre, pour que l'usage du vélo devienne une mobilité réflexe et non plus réfléchie.

Par cette démarche, Annemasse Agglo participe à l'effort national et transfrontalier de mise en valeur des mobilités actives. En renforçant les coopérations avec d'autres échelons, d'autres EPCI et au sein du Grand Genève, Annemasse Agglo contribue à un rayonnement plus large, pour qu'un citoyen puisse parcourir de longues distances à vélo sans rupture d'itinéraire ni sentiment d'insécurité. La construction du schéma directeur cyclable n'est donc pas un aboutissement, mais le début d'une transformation profonde, appelée à s'intensifier dans les prochaines années.

L'enjeu, désormais, est de tenir cette promesse sur le terrain, de lancer les premiers travaux à la suite de ceux engagés sur la ViaRhôna et de maintenir la confiance établie avec les habitants. C'est dans cette synergie, avec l'appui des élus, des services administratifs et des associations, que le vélo trouvera pleinement sa place au cœur de nos politiques de mobilité, pour un avenir plus résilient et durable.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

An aerial photograph of a residential street with houses and trees, overlaid with a large green semi-transparent shape. The text is centered within this shape.

**PARTIE 3**  
PROCESSUS DE  
CONSTRUCTION DU  
SCHÉMA DIRECTEUR  
CYCLABLE

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Le Schéma Directeur cyclable 2025-2035 s'est construit selon plusieurs étapes qui vont être rappelés dans cette partie, retraçant le travail effectué durant 2 ans pour permettre d'avoir une vue d'ensemble et les clés de compréhension nécessaire à une mise en œuvre la plus opérationnelle et la plus optimisée possible.

## Rencontres communales, carte collaborative et schéma d'intention

### a. Les rencontres communales

Après avoir pris en compte les données d'entrées qu'étaient le premier schéma directeur ainsi que l'analyse critique réalisée par le bureau d'étude INDDIGO, la réalisation du schéma directeur des aménagements cyclables a fait l'objet d'une phase de concertation de plusieurs mois. Cette concertation s'est faite à la fois auprès des communes, mais également auprès des usagers du vélo sur le territoire d'Annemasse Agglomération.

L'ensemble des communes, en association avec les services techniques d'Annemasse Agglomération, ont été sollicitées et rencontrées lors de la phase de diagnostic du schéma directeur entre juin 2023 et décembre 2023. Les services techniques avaient mis au point une répartition géographique des communes pour mutualiser et faciliter les rencontres en présentiel. L'objectif de ces rencontres était d'échanger sur leurs besoins, leurs projets et leur vision du vélo sur leur territoire respectif.

La synthèse de ces rencontres a permis de constater une bonne appropriation de la question du vélo sur le territoire. Certaines communes ayant, par exemple, déjà un schéma directeur cyclable communale, d'autres étant en cours d'élaboration du dit schéma sur leur territoire.

Commune	Nombre de réunions techniques	Schéma directeur communal
Ambilly	3	En cours
Annemasse	3	-
Bonne	0	-
Cranves-Sales	3	En cours
Etrembières	1	-
Gaillard	3	En cours
Juvigny	3	-
Lucinges	2	-
Machilly	3	-
Saint-Cergues	2	-
Vétraz-Monthoux	2	-
Ville-la-Grand	3	En cours

## b. La Concertation citoyenne

La mise en place d'un schéma directeur cyclable intercommunal, qualitatif, cohérent et dont les futurs aménagements sont empruntés et utilisés au quotidien par les cyclistes doit prendre en compte le retour de ces dits usagers du quotidien. Pour cela, Annemasse Agglomération les Voirons a ouvert pendant 3 mois du 1<sup>er</sup> novembre 2023 jusqu'au 31 janvier 2024, une page cartographique et collaborative. Ce site offrait aux usagers une carte interactive leur permettant de faire remonter les points dangereux, les zones à améliorer et à conforter en matière d'aménagements cyclables et de services dédiés aux cyclistes.

Ce site a été ouvert à tous et la communication a été réalisée par Annemasse Agglomération sur les réseaux sociaux, par des affichages dans les lieux publics, par une campagne de communication dans le réseau de bus.

Quelques statistiques à mettre en lumière afin d'illustrer la réussite de cette concertation initiée par Annemasse Agglomération :

- Au total, ce sont 419 contributions qui ont été apportées via cet outil. Les résultats détaillés de la consultation sont consultables en ligne, ci-après.
- 11 des 12 communes ont reçu des évaluations, témoignant de l'intérêt du sujet cyclable également dans les communes plus rurales.
- 152 évaluations pour la seule commune d'Annemasse, soit environ 36% des contributions, en cohérence avec le poids démographique de la commune.
- 16 remarques sur la CC Arve et Salève, montrant la nécessité d'aménager au-delà des limites d'Annemasse Agglomération.

---

*Site internet de concertation en ligne :*

<https://aaveloconcertation.gogocarto.fr/map/>

---

Il restera en ligne aussi longtemps que nécessaire mais l'outil n'étant pas propriété de l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, il est possible que la carte devienne inaccessible au bout d'un certain temps.



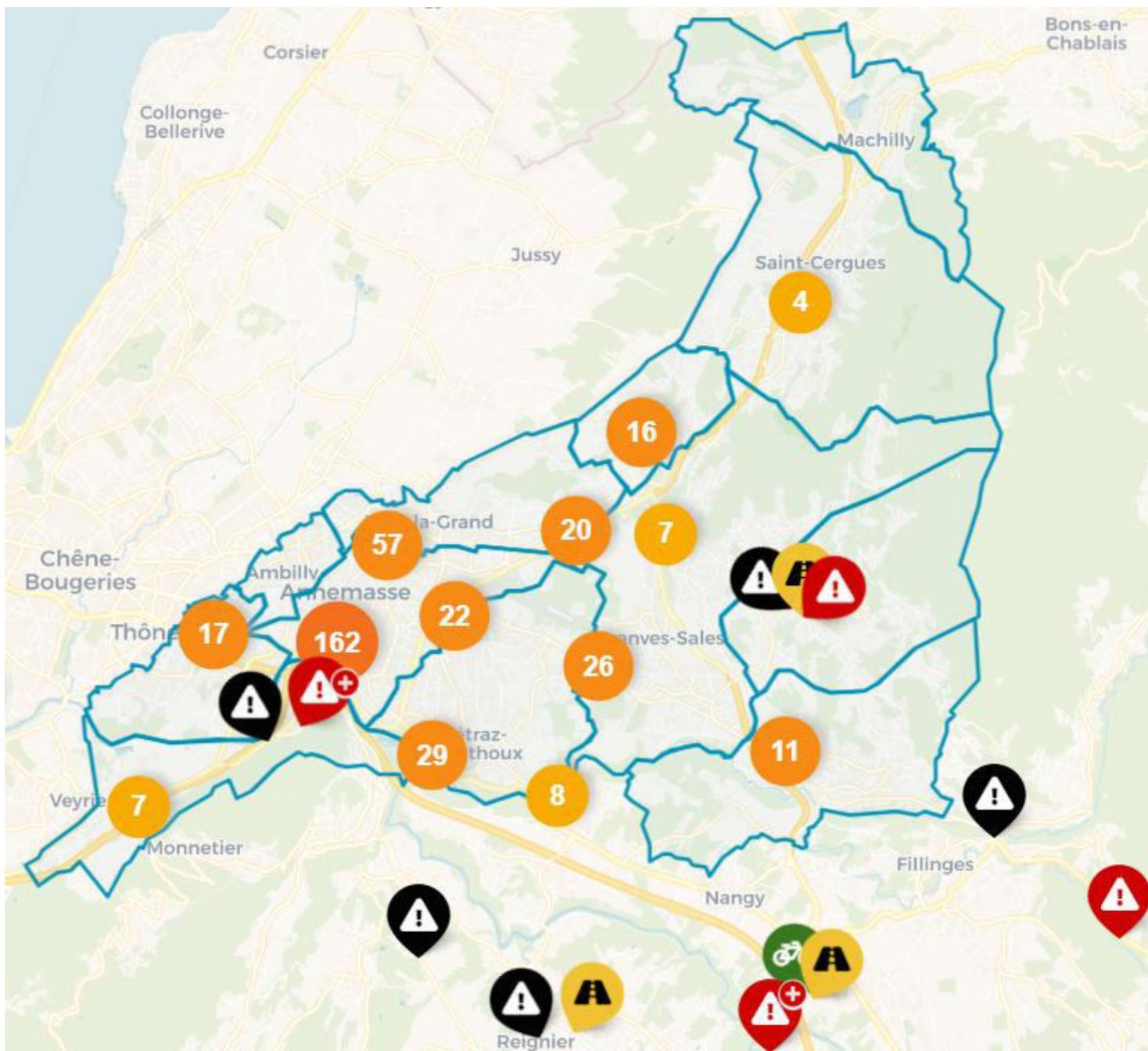


Figure 2: Représentation finale des contributions - Cartographie collaborative

Les utilisateurs de cet outil avaient la possibilité de renseigner plusieurs catégories pour un seul point pour évaluer au plus près de la réalité et la difficulté de certains « points durs ». Ainsi, la répartition des retours par catégorie s’est découpée ainsi :

Concertation vélo - retours des usagers en fonction de la catégorie sur Annemasse Agglomération

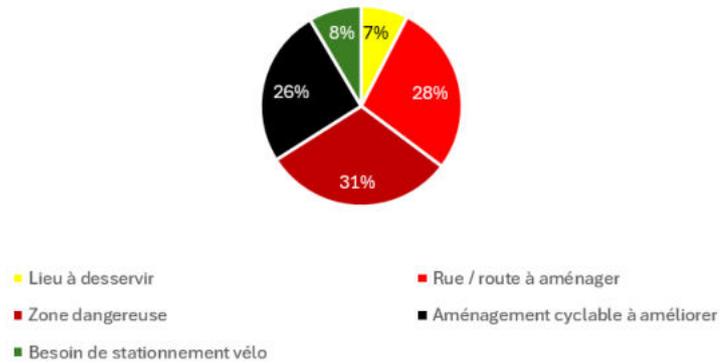


Figure 3: Répartition des différentes catégories des contributions usagers - Cartographie collaborative

### c. Le schéma d’intention

Les résultats des concertations, couplés à l’intégration des études déjà existantes et de l’analyse du fonctionnement du territoire ont permis la réalisation d’un schéma d’intention.

Ce schéma a servi de base pour la réalisation des phases suivantes. Il inclut comme principaux itinéraires structurants les deux véloroutes du territoire, la voieVerte du Grand Genève et la Via Rhona.

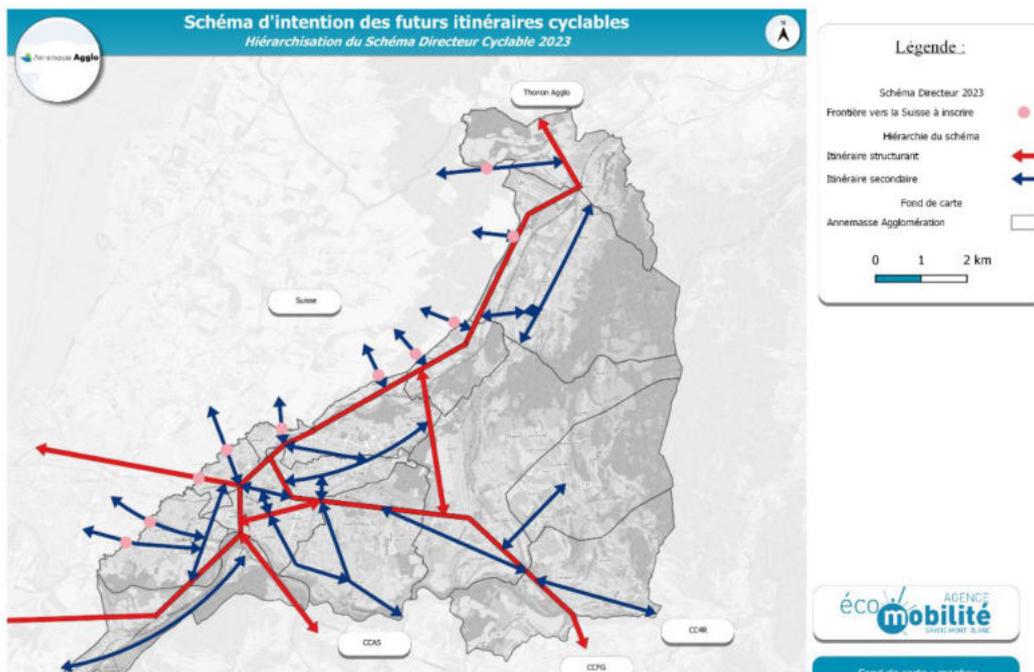


Figure 4 : Carte des intentions, validée en 2023, point de départ du SDC 2025-2035

## Typologie des aménagements cyclables

Les infrastructures cyclables prévues dans le cadre du Schéma Directeur se déclinent en plusieurs catégories, chacune répondant à des besoins spécifiques en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort :

### a. Le site propre : (= Piste cyclable ou voie verte)

Dans ce cas, la circulation à vélo est physiquement séparée des automobiles. Les pistes cyclables et les voies vertes forment un espace indépendant, ce qui améliore nettement le sentiment de sécurité pour l'utilisateur. Les sites propres doivent être dimensionnés en cohérence avec la fréquentation attendue et permettre les dépassements ou la circulation à deux de front, sans négliger la continuité aux intersections (Cf. tableau ci-dessus). Lorsqu'elles bordent la chaussée, les pistes peuvent être isolées par une bordure ou un aménagement plus lourd (uniquement en cas de situations exceptionnelles), dont le rôle est d'assurer la protection contre les empiètements de la circulation motorisée. Les voies vertes, quant à elles, conviennent à un contexte plus rural ou périurbain. Dans le cas d'Annemasse Agglomération les Voirons et au vu de la proximité avec Genève, les principaux aménagements structurants ont ou auront, un statut de voie verte.

Il est important de noter que bien que les pistes cyclables et voies vertes soient regroupées sous la même dénomination, elles se distinguent néanmoins par certains critères et ont un usage réglementairement différent.

#### La piste cyclable

Piste cyclable bidirectionnelle



Piste cyclable monodirectionnelle



Une piste cyclable est définie par l'article R110-2 du code de la route comme une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés ». Elle peut être **monodirectionnelle ou bidirectionnelle** et suit le même régime de priorité que la route qu'elle longe (article R415-14 du code de la route). Elle permet une séparation physique entre les véhicules motorisés, les piétons et les cyclistes, ce qui permet de sécuriser le cycliste et d'éviter les conflits d'usage avec les piétons.

**Largeurs recommandées par le CEREMA :**

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

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* »



Figure 5 : La voie verte du Grand Genève à Vétraz-Monthoux

## b. La cohabitation séparée (= Bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée, double-sens cyclable)

Il s'agit de bandes cyclables, de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou de double-sens cyclable avec une continuité visuelle assurée par du marquage au sol, offrant au cycliste un espace séparé de la circulation automobile sans pour autant offrir un véritable site propre. Ce type d'aménagement devient pertinent pour des rues à trafic modéré (souvent en dessous de 4 000 véhicules par jour) et des vitesses limitées (Cf. même tableau ci-dessus). Dans ces configurations, l'entretien (balayage, fauchage, enlèvement de gravillons) est primordial pour que la cohabitation reste confortable en toutes saisons.

### 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).**

### La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaucidou

La CVCB est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La CVCB n'est à l'heure actuelle 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 covisibilité et une largeur suffisante de la voirie (5,5m en agglomération, 6m hors agglomération).

### Le double-sens cyclable

Le double sens cyclable permet aux cycles d'utiliser dans les deux 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 doit être impérativement bonne sur le linéaire d'un double sens cyclable pour limiter autant que faire se peut les conflits d'usages entre cycliste et automobiliste. Il convient également de soigner les entrées et sortie pour éviter les conflits de trajectoire.

## Les usages partagés de la voirie (partage de voirie)

Le partage de voirie se matérialise dans des rues apaisées, où l'on mise sur la réduction de la vitesse et du volume de trafic. Les zones 30, zones de rencontre ou vélorues confèrent la priorité aux usagers les plus vulnérables, en particulier les piétons et les cyclistes, dès lors que la circulation motorisée y demeure faible. Le [guide du Cerema](#) consultable en ligne, rappelle notamment l'importance de maîtriser l'accès de transit dans ces rues, au moyen d'un plan de circulation qui défavorise le passage automobile tout en conservant la desserte locale. Les cyclistes y bénéficient d'une cohabitation plus sereine, sans avoir besoin d'une séparation stricte. Les couloirs partagés avec les bus présentent une solution intermédiaire pour certaines configurations, à condition que la voie soit suffisamment large pour permettre un dépassement sûr.

### 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.

### 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



### 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 déjà 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.

### 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.**

## Hiérarchie du réseau

Le réseau cyclable d'Annemasse Agglo est structuré en quatre niveaux hiérarchiques, chacun ayant une fonction spécifique.

	x	Véloroutes et RHNS	Structurant	Secondaire
	Corridor	Principal	Secondaire	Desserte
	Connectivité	Maximale, trajets directs	Moyenne	Flexible
	Maillage	Faible	Moyen	Réseau dense
	Standard de qualité	Très élevé	Élevé	Standard

### a. Véloroutes : (= voieVerte du Grand Genève et Via Rhône)

Il s'agit des itinéraires cyclables de longue distance, destinés aux déplacements intercommunaux et transfrontaliers. En plus de l'usage touristique, ces axes sont également adaptés à des usages utilitaires. Ces voies sont conçues pour garantir une continuité et une lisibilité optimales aux usagers souhaitant parcourir de longues distances, en intégrant un jalonnement, une signalétique et des infrastructures adaptées, quel que soient les territoires traversés. Véritables colonnes vertébrales de l'ancien et du nouveau schéma directeur, ces deux axes sont majoritairement en service.

- La Via Rhône est partiellement en service sur le territoire. Les études sont en cours sur le reste du tracé. Elle permet de desservir les territoires voisins, certains pôles majeurs (gares d'Annemasse et Machilly).
- La voieVerte du Grand Genève est la composante locale de la véloroute V61 Léman Mont-Blanc, inscrite au schéma directeur national des véloroutes et voies vertes. Elle sera finalisée sur le territoire mi-2025 et dessert le centre hospitalier Alpes Léman.

Ces itinéraires votés et validés avant la révision du Schéma Directeur cyclable, représentent un linéaire total de 33 km.

### b. Réseau à Haut Niveau de Service (RHNS) : (= itinéraire de la Géline et itinéraire de Thonex à Mornex)

Ces infrastructures garantissent une sécurité maximale, avec des aménagements en site propre et dont le niveau de service a été défini pour garantir des temps de déplacement efficaces. Ils sont également conçus pour offrir une connectivité maximale vers les véloroutes existantes ou en cours de réalisation (voieVerte du Grand Genève et ViaRhône). En plus de respecter des typologies sécurisées d'aménagements, ces axes doivent être entretenus régulièrement et posséder une signalisation et un jalonnement adaptés. La logique de continuité transfrontalière est également de ce niveau

hiérarchique. La maîtrise d'ouvrage de ces axes est assurée par Annemasse Agglomération, pour garantir une coordination et une homogénéité à l'échelle intercommunale et transfrontalière.

Ces deux axes font l'objet au printemps 2025 d'une inscription au 5<sup>ème</sup> volet des Projets d'Agglomération du Grand Genève. Condition sine qua non pour être inscrit à la hiérarchie HNS du Schéma Directeur d'Annemasse Agglomération.

- Itinéraire Thonex – Mornex : il s'appuie sur l'opportunité d'un projet suisse d'aménagement d'un franchissement de frontière et sur le besoin de connecter la CC Arve et Salève à la Suisse. L'itinéraire s'appuie sur les opportunités foncières ATMB et connecte la Via Rhôna. Une étude de faisabilité a été réalisée en 2025.
- Itinéraire de la Géline : cette opportunité liée à un projet communal dessert des pôles importants (Château bleu, Château rouge) et permet de raccorder les 2 véloroutes du territoire.

Ces itinéraires apparus lors de la révision du Schéma Directeur cyclable, représentent un linéaire total de 8 km témoigne de la volonté d'Annemasse Agglomération d'inscrire et d'aménager d'autres axes principaux avec des standards de sécurités importants sur son territoire.

Condition d'éligibilité d'un axe au Réseau à Haut Niveau de Service :

- Axe intercommunal

**OU**

- Axe connectant une (ou plusieurs) véloroute intercommunale

**ET**

- Axe retenu dans le projet d'agglomération du Grand Genève

**c. Réseau Structurant : (= Axes de rabattements principaux)**

Les axes structurants sont des voies cyclables essentielles qui jouent un rôle central dans l'organisation et la connectivité intermédiaire du réseau cyclable à l'échelle communale et intercommunale. Ils complètent les axes RHNS et assurent la liaison entre ces axes et les axes secondaires (RSe). Ces axes doivent respecter des standards de qualité tout en étant adaptés à un contexte urbain plus local. La maîtrise d'ouvrage de ces axes est communale (hormis ZAE) mais peut être déléguée à l'agglomération.

Nouveauté de la révision de ce nouveau schéma directeur et volonté d'Annemasse Agglomération d'accompagner ses communes dans le maillage cyclable, le réseau Structurant permettra à terme d'évoluer dans les zones d'activité économique du territoire ainsi que vers l'agglomération genevoise en toute sécurité.

Condition d'éligibilité d'un axe au Réseau Structurant :

- Raccordement transfrontalier
- Les axes cyclables passant dans une Zone d'Activité Economique (ZAE)
- Les axes avec une volonté d'inscription au RHNS mais non retenus dans le projet d'Agglomération du Grand Genève
- Les axes assurant une continuité d'une ZAE **ET** assurant une connexion avec une véloroute / un axe RHNS

**OU**

- Les axes assurant une continuité d'une ZAE **ET** assurant une connexion vers un pôle multimodale ou un établissement scolaire secondaire.

**d. Réseau Secondaire (= Axe de maillage du territoire)**

Les axes secondaires constituent le niveau le plus localisé du réseau cyclable. Ils complètent les réseaux à Haut Niveau de Service et les axes structurants en desservant principalement les quartiers résidentiels, les commerces et d'autres destinations de proximité. Ils jouent un rôle de capillarité dans le réseau cyclable, permettant une couverture fine et exhaustive du territoire en reliant les usagers aux axes structurants et à Haut Niveau de Service. Les axes secondaires sont souvent plus flexibles dans leur conception et leur mise en œuvre, permettant des ajustements du niveau de qualité en fonction des évolutions des quartiers et des besoins des usagers. La maîtrise d'ouvrage communale (hormis ZAE) permet une réponse rapide et adaptée aux besoins spécifiques des habitants, avec des projets de plus petite envergure mais essentiels pour l'intégration locale du réseau cyclable.

Maillon essentiel de la révision du Schéma Directeur cyclable, ce réseau est le plus important en termes de linéaire puisqu'il totalise 93 km de maillage. L'objectif est, qu'à terme, la plupart des habitants de l'agglomération dispose d'au moins un aménagement, d'une solution pour rejoindre un réseau où les aménagements seront plus sécurisés, plus qualitatifs et ainsi inciter au maximum au report modal.

Condition d'éligibilité d'un axe au Réseau Secondaire :

- Pas de condition d'éligibilité, tous les autres axes non-inscrits précédemment sont des axes du Réseau Secondaire.

## Gouvernance, financement et mise en œuvre

### a. La maîtrise d'ouvrage

La mise en œuvre de ces dizaines de kilomètres d'itinéraires cyclables du Schéma Directeur ne pourra se faire que si une gouvernance, claire, cohérente, détaillée, est inscrite au schéma. En plus, d'Annemasse Agglomération et de ses 12 communes, d'autres acteurs et instances devront être associés et sollicités pour la mise en œuvre de ce Schéma directeur. En effet, le Conseil Départemental de Haute-Savoie est un acteur majeur du développement des infrastructures cyclables ces dernières années. Le fichier entier est disponible sur demande auprès de l'Agence Ecomobilité et d'Annemasse Agglomération les Voirons.

Les différents acteurs mobilisés et mobilisables sont à retrouver ci-après :

- **Annemasse Agglomération les Voirons** : Principal maître d'ouvrage, en charge de la coordination du projet et du financement des infrastructures structurantes.
- **Les douze communes** : Partenaires locaux chargés de la réalisation des infrastructures secondaires et structurants sans convention de délégation de maîtrise d'ouvrage à Annemasse Agglo.
- **Conseil Départemental de la Haute-Savoie** : maître d'ouvrage de projets spécifiques tels que A40-Chasseurs et les raccordements vers les collèges dans certains cas (Collège de Saint-Cergues)

En termes de prise de compétence d'aménagements des infrastructures cyclables, a été décidé selon le tableau suivant :

	Véloroutes et RHNS	Structurant	Secondaire	ZAE
MOA	Annemasse Agglo	Commune	Commune	Annemasse Agglo (peu importe la hiérarchie)
Délégation de MOA possible	Non	Oui	Non	Non



La réalisation des travaux d'aménagements reviendra à charge des communes ou de l'intercommunalité si des mécanismes tels que la délégation partielle de maîtrise d'ouvrage sont mis en place au sein de l'EPCI (Délégation de compétence pour la réalisation d'un réseau cyclable).

Afin de mener à bien un projet structurant pour son territoire la commune peut déléguer la réalisation de l'aménagement à la communauté d'agglomération.

En amont, cette démarche nécessite l'accord des communes concernées par l'infrastructure. Annemasse Agglomération assure alors la réalisation du projet, incluant les études et les travaux. Une fois l'aménagement réalisé, l'ouvrage est restitué à la commune.

Ce dispositif, plus souple qu'un transfert de compétence définitif, implique néanmoins la signature d'une convention de délégation de compétence. **Par ailleurs, les statuts de la communauté d'agglomération doivent prévoir la possibilité de recevoir une telle délégation.**

## b. Le financement

Le financement des infrastructures cyclables, inscrites au Schéma directeur d'Agglomération a été défini tout au long de la démarche et s'inscrit en lien étroit avec la gouvernance :

Ainsi, pour les infrastructures du schéma directeur cyclable, le financement a été segmenté de la façon suivante, selon les 4 niveaux de hiérarchie :

x	Véloroutes et RHNS	Structurant	Secondaire	ZAE
Financier	Annemasse Agglo	Communes / Agglo	Communes (avec soutien Agglo)	Annemasse Agglo (peu importe la hiérarchie)
% de financement	100%	50% / 50%	90% communes / 10% Agglo (en fonction des finances)	100% Agglo

Il est à noter que le conseil départemental de la Haute-Savoie est également un partenaire concernant la réalisation d'aménagements cyclables. Contributeur financier et stratégique pour les véloroutes, il aide pour le cofinancement des aménagements cyclables structurants aux abords des collèges. Pour pouvoir prétendre à ce type de cofinancement, il faut que l'aménagement soit en site propre et au contact direct du collège. La fiche détaillant les différents cofinancements, à destination des maîtres d'ouvrage est à retrouver en annexe.

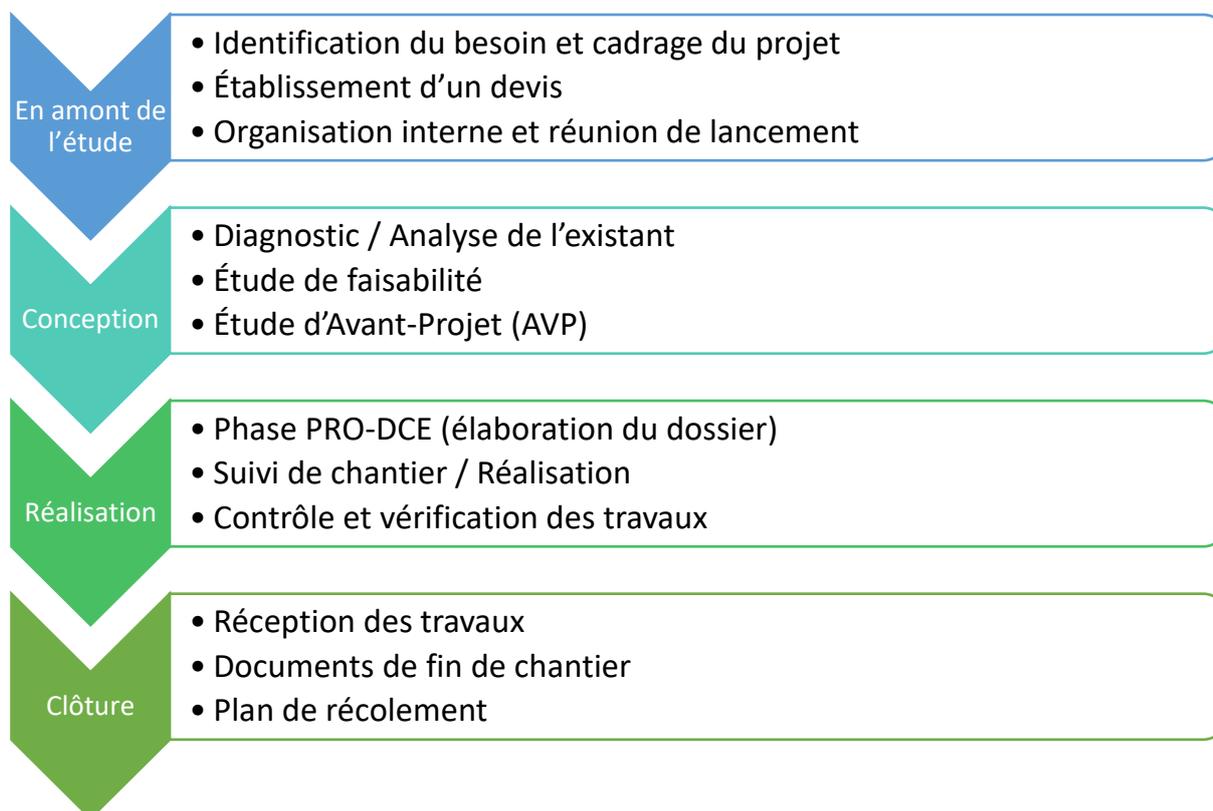
Ce découpage permet à la fois de garantir une participation importante de l'agglomération dans la mise en œuvre de son schéma directeur cyclable mais aussi d'impliquer les communes et de les inciter à réaliser un maximum sur leur territoire pour permettre à tous les habitants de bénéficier d'infrastructures sécurisées pour leur déplacement.

### c. Synthèse

x	Véloroutes et RHNS	Structurant	Secondaire	ZAE
MOA	Annemasse Agglo	Communes / Agglo	Communes (avec soutien Agglo)	Annemasse Agglo (peu importe la hiérarchie)
Délégation de MOA possible	Non	Oui	Non	Non
Financement AA	100%	50%	10% (en fonction des finances de l'Agglo)	100%
Financement communes	0%	50%	90%	0%

### d. La Mise en œuvre

Dans le cadre des missions d'Assistant à Maitrise d'Ouvrage (AMO), l'Agence Ecomobilité Savoie peut accompagner Annemasse Agglomération et ses communes dans la mise en œuvre des différentes études, quel que soit l'avancement de celle-ci : De la planification (Schéma directeur communal) à la conduite de travaux en passant par les étapes de conception (Etude de faisabilité / d'Avant-Projet (AVP)).



## Zoom sur les passages de frontière

Du fait de sa connexion très forte avec l'agglomération genevoise, Annemasse Agglomération a souhaité porter une attention particulière sur les passages de frontière. La révision du Plan Vélo d'Agglomération de Genève s'est déroulée en parallèle de l'élaboration du schéma directeur d'Annemasse Agglomération.

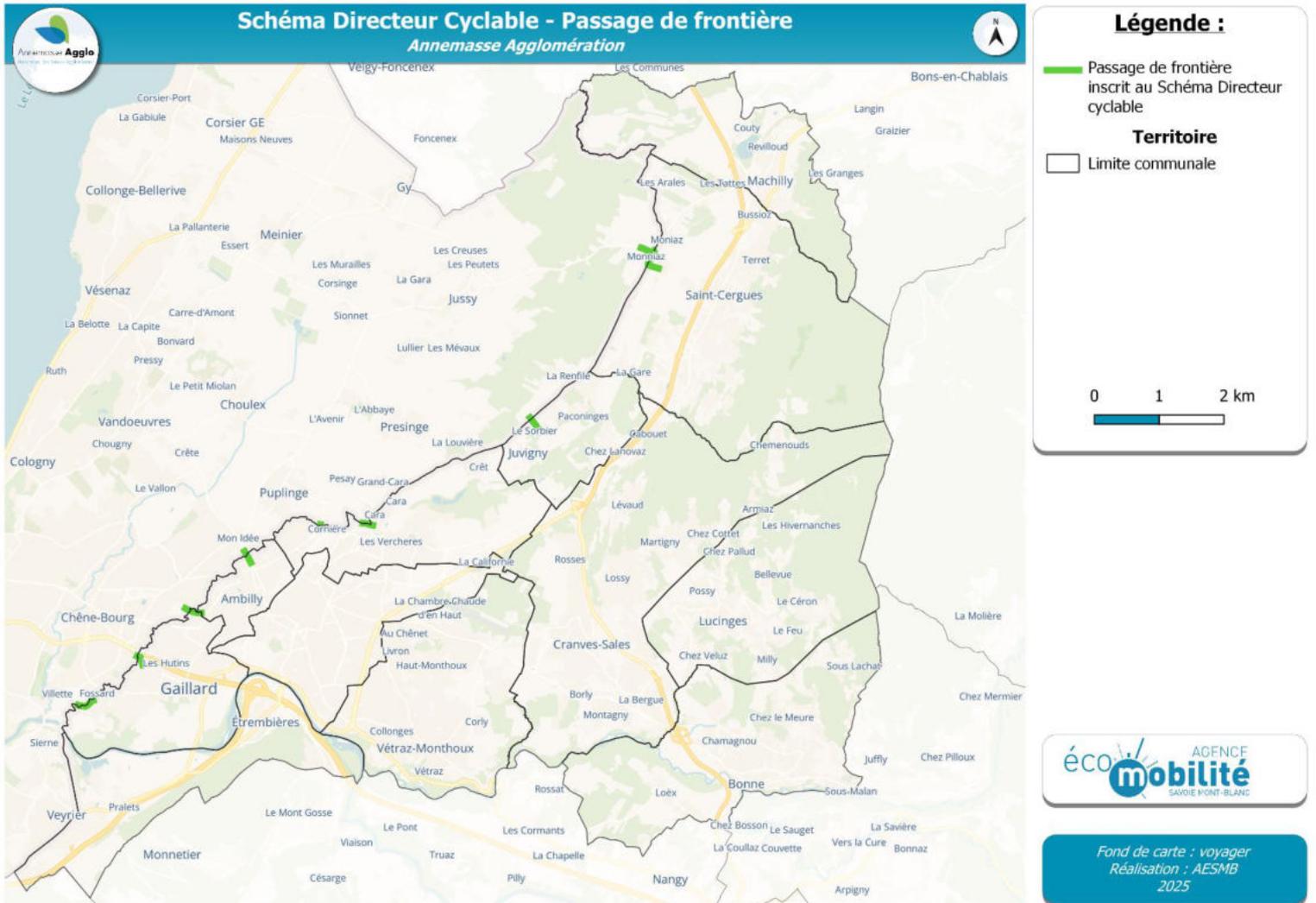
L'étude met en évidence des besoins d'infrastructures cyclables à différents endroits du territoire. Le besoin est triple pour ces usagers du quotidien : Des aménagements directs et dans la mesure du possible sécurisés, du stationnement sécurisé et réparti de façon homogène sur le territoire et enfin un jalonnement clair rabattant vers les infrastructures citées précédemment.

La révision du Plan Vélo d'Agglomération du Grand Genève a permis d'identifier un besoin d'aménagements homogène à 8 passages de frontière, listés ci-dessous :

- Le passage de la rue de Souville à Gaillard
- La douane de Thonex-Vallard (passage de frontière faisant partie d'une étude de faisabilité pour un axe vélo Thonex – Annemasse Agglomération – CC Arve et Salève)
- voie Verte du Grand Genève au niveau du pont Noir à Ambilly
- La douane de Mon Idée à Ambilly
- La douane de Cornière à Ville-la-Grand
- Le chemin des Bornes au niveau du collège – lycée privée Saint François le Juvénat à Ville-la-Grand
- La douane de la Renfile à Juvigny
- La douane de Monniaz à Saint-Cergues

La plupart de ces passages de frontières ont également été identifiés côté Suisse comme nécessitant des aménagements et certains feront l'objet d'un aménagement entre 2025 et 2027 pour faciliter la pratique utilitaire à ces endroits notamment pour le passage de Souville et le chemin des Bornes. Certains passages possèdent déjà des aménagements mais l'idée est d'aménager des infrastructures cyclables cohérentes en vue d'offrir un maximum de rabattement sécurisé vers la Suisse.

Il conviendra dans la mise en œuvre du Schéma Directeur cyclable 2025-2035 de ne pas négliger ces passages des frontières et d'assurer une coordination optimale avec l'état suisse pour aménager ces espaces de façon la plus sécuritaire possible.



## Zoom sur les fiches du PA5

<i>Enjeux</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Numéro action</i>	<i>Libellé</i>	<i>Détail des actions)</i>	<i>Maitrise d'ouvrage</i>	<i>Partenaires</i>	<i>Phasage</i>	<i>Coût</i>	<i>Levier</i>
<b>1-Réduire et optimiser les déplacements</b>	1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos	<b>1-C-1</b>	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable	<p>Intégrer les fiches mesures du schéma directeur cyclable</p> <p>Aménager les liaisons et les itinéraires prévus au schéma directeur cyclable</p> <p>Travailler avec les partenaires et les associations locales de promotion du vélo</p> <p>Faire évoluer et animer la charte des aménagements vélo</p>	Annemasse Agglo, Communes	CD74, Canton de Genève, Associations	Moyen terme	Moyen	Fort

<p><b>1-Réduire et optimiser les déplacements</b></p>	<p>1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos</p>	<p><b>1-C-2</b></p>	<p>Assurer la cohérence des aménagements cyclables transfrontaliers et veiller à la continuité des grands itinéraires</p>	<p>Veiller à la continuité des itinéraires en limites du territoire d'Annemasse Agglo et au sein du territoire (continuité intercommunale)</p> <p>Favoriser les rabattements vers les pôles d'échanges, vers les principaux équipements communaux et intercommunaux</p> <p>Mettre en place un jalonnement transfrontalier (à définir plus précisément - dans un premier temps un schéma de jalonnement transfrontalier)</p> <p>Développer des cheminements de loisirs et interconnecter les réseaux</p>	<p>Annemasse Agglo Communes</p>	<p>Canton de Genève Associations CD74,</p>	<p>Moyen terme</p>	<p>Moyen</p>	<p>Moyen</p>
---	---	---------------------	---	---	-------------------------------------	--	--------------------	--------------	--------------

<p><b>1-Réduire et optimiser les déplacements</b></p>	<p>1-C Sécuriser et faciliter les déplacements en vélos</p>	<p><b>1-C-3</b></p>	<p>Augmenter la quantité et la qualité des stationnements vélos</p>	<p>Augmenter les capacités de stationnement vélo à proximité des pôles générateurs (Gare, terminus des lignes TC structurantes, équipements publics)</p> <p>Créer une vélo station de grande capacité à la Gare</p> <p>Intégrer les prescriptions du guide du ministère pour chaque nouvelle autorisation de construire + promouvoir les installations vélos dans les copros existantes</p> <p>Développer une approche globale du stationnement avec des solutions différenciés selon le temps de destination (arceaux pour la courte durée, abris couverts pour la moyenne durée, parcs sécurisés avec contrôle d'accès pour la longue durée</p> <p>Développer un schéma de stationnement</p>	<p>Annemasse Agglo, SNCF, Région</p>	<p>Communes, TP2A</p>	<p>Moyen terme</p>	<p>Moyen</p>	<p>Fort</p>
---	---	---------------------	---	--	--------------------------------------	-----------------------	--------------------	--------------	-------------

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

S<sup>2</sup>LOW

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

**PARTIE 4**  
LES LIVRABLES

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Le schéma directeur des aménagements cyclables fait l'objet de plusieurs documents remis à Annemasse Agglomération les Voirons mais aussi à l'ensemble de ses communes. Ces documents, couplés à cette note, constituent l'ensemble du schéma directeur cyclable.

#### Les documents associés :

- **De cartes synthétiques aux deux 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.
- **Un tableau de financement à l'échelle de l'EPCI et des communes** synthétisant les linéaires d'aménagement et le coût estimé selon différents critères
- **Des « fiches segments » \*** sur l'ensemble du territoire. Chaque fiche résume les principales caractéristiques d'un aménagement.

L'ensemble des rendus sont présentés sous 3 angles complémentaires : **Typologie** d'aménagement, **hiérarchie** du réseau et **segmentation**.

- **Typologie** : Selon les aménagements décrits précédemment
- **Hiérarchie** : Selon les termes décrits précédemment.
- **Temporalité** : Le calendrier proposé pour la réalisation des aménagements. Ce calendrier a pour ambition de classer les aménagements en fonction de leur faisabilité et de leur complexité. Ce classement est réalisé et n'est pas systématiquement rempli. Il donne une vision à l'instant T, n'est donné que pour donner des clés de décision et ne représente aucune forme d'obligation pour la commune.

#### \* Détails d'une fiche segment :

- **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 :
  - **Aménagement** : selon la liste des aménagements montrés ci-dessus.
  - **Revêtement** : type de revêtement recommandé pour la réalisation du projet et un usage adapté aux cyclistes. L'ensemble des préconisations d'aménagements sont en enrobés.
  - **Largeur** : Largeur minimale recommandée, en fonction des besoins et des contraintes extérieures.
  - **Foncier** : estimation de la nécessité d'acquisition foncière. La suite des études devra préciser cette donnée.
  - **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 suivantes.
  - **Impacts voirie et coût estimé** : Les chiffrages ont été réalisés au ratio par le cabinet Uguet. L'estimation comprend les coûts de réalisation des travaux, c'est-à-dire : les terrassements, la réfection ou la création des structures de voirie et la couche de roulement, les bordures attenantes, le mobilier urbain, le marquage au sol, les panneaux de jalonnement. Le chiffrage a été réalisé en fonction des coûts, notamment de matières premières, de 2024. Les estimations annoncées sont sous

réserve du choix d'aménagement définitif du maître d'ouvrage, notamment en prenant en compte les contraintes précises qui ne seront disponibles que lors du lancement des études (emprise foncière et choix d'acquisition notamment).

- **Remarques :** Remarque éventuelle sur le contexte lors de l'élaboration du schéma directeur.



**Schéma directeur des aménagements cyclables**  
*Atlas des aménagements préconisés*



**Segment N°40 - Ambilly**



Fond de carte : Voyager  
Réalisation : AESMB - 2025

**Caractéristiques :**

Hierarchie : **Réseau Communal**

Calendrier :

Longueur : **277m**

Aménagement existant : **Oui**

Amélioration de l'existant : **Non**

Voirie : **Route communale - Aménagement cyclable existant**

Gestionnaire de voirie : **Commune**

**Localisation**



Fond de carte : Voyager  
Réalisation : AESMB - 2025

**Propositions d'aménagements :**

	Option 1	Option 2
<b>Aménagement :</b>	<b>Piste cyclable monodirectionnelle</b>	
<b>Revêtement :</b>	Enrobé	
<b>Largeur :</b>	2m	
<b>Acquisition foncière :</b>	Non	
<b>Environnement :</b>	Non	
<b>Impacts voirie :</b>		
<b>Coût estimé :</b>	<b>0 €</b>	<b>Non chiffré</b>
<b>Remarques :</b>	Double PC monodirectionnelle. Pas de projet d'amélioration de l'aménagement.	

Schéma Directeur cyclable Annemasse Agglomération

44

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

An aerial photograph of a residential area with houses and trees, overlaid with a large green diamond shape. The text is centered within this diamond.

**PARTIE 5**  
LES OUTILS  
COMPLÉMENTAIRES DU  
SCHÉMA DIRECTEUR  
CYCLABLE

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Les aménagements cyclables proposés à travers le schéma directeur ne sont pas les seuls outils nécessaires au déploiement d'une politique cyclable permettant d'envisager un report modal vers ce mode de déplacement. L'ensemble de l'écosystème vélo doit être pensé et adapté.

Les items présentés ci-après, présentent des exemples d'actions possibles pour améliorer la cyclabilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération les Voirons. Les solutions proposées ne sont pas exhaustives et doivent faire l'objet d'une appropriation par les territoires. Certaines actions sont également à retrouver dans plusieurs catégories

L'écosystème vélo a été présenté puis élaboré en groupe de travail avec les élus lors du séminaire du 10 février 2024. Lors de cette matinée de travail Annemasse Agglomération les Voirons a convié l'ensemble des communes à valider les tracés communaux et intercommunaux pour ensuite évoquer la gouvernance. Cette matinée a permis également de travailler sur l'écosystème vélo et d'inciter les élus à réfléchir sur des actions à prioriser sur l'ensemble des catégories présentées sur la figure ci-dessous.



Les actions retenues et priorisées sont à retrouver sur le tableau récapitulatif en annexe. L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc peut aider Annemasse Agglomération et ses communes au développement de chacune de ces catégories listées précédemment.

## Le stationnement :

Le stationnement est un élément central d'une politique vélo. Les possibilités de stationnement constituent un moteur de développement et d'attrait pour le vélo alors que l'absence d'infrastructures ou des infrastructures inadaptées se révèlent dissuasives. En 2020, il est estimé qu'environ 226 000 ménages ont été victimes de vol ou d'une tentative de vol, pour 194 000 vélos volés (*Rapport d'enquête « Cadre de vie et sécurité » 2021, ministère de l'Intérieur*). Le vol est un élément dissuasif dans le développement de la pratique et souvent un motif de renoncement au vélo.



Annemasse Agglomération les Voirons, du fait de sa situation avec l'agglomération genevoise et les flux très importants transitant au quotidien par la gare, a des besoins importants en termes de stationnement vélo. En complément et dans le cadre du développement des infrastructures cyclables, un **schéma directeur du stationnement vélo** peut être élaboré. L'Agence Ecomobilité rappelle qu'elle est en mesure d'effectuer cette étude de planification pour le compte d'Annemasse Agglomération les Voirons. Ce document stratégique permettra d'organiser et d'optimiser le stationnement des vélos à travers plusieurs actions :

- **Recensement des stationnements existants** avec une analyse qualitative et quantitative pour identifier les besoins et les axes d'amélioration.
- **Intégration des lieux de stationnement** dans les outils de calcul d'itinéraire vélo afin d'améliorer leur visibilité et leur accessibilité.
- **Développement du stationnement autour des pôles générateurs** de déplacements (écoles, commerces, centres-bourgs, etc...) en apportant des conseils techniques adaptés.
- **Définition d'une stratégie pour le déploiement de stationnements sécurisés**, incluant la mise en place de consignes à vélos et leur mode d'exploitation.
- **Estimation budgétaire** des investissements nécessaires pour la mise en œuvre des solutions retenues.

---

### Exemple de réalisation d'un schéma directeur de stationnement :

*Coût de l'étude : 15 000 à 20 000 euros selon détail souhaité*

*Durée de l'étude : 6 à 9 mois*

---

## Le jalonnement :



Le jalonnement cyclable désigne la signalisation directionnelle dédiée aux cyclistes. Il vise à répondre aux besoins des usagers itinérants, de loisir ou utilitaires, en indiquant des itinéraires sécurisés et adaptés. Son objectif est d'améliorer la visibilité des trajets cyclables sur l'espace public et de favoriser des déplacements sûrs et efficaces.

Pour garantir un déploiement cohérent, l'élaboration d'un **schéma directeur du jalonnement cyclable** est recommandée. L'Agence Ecomobilité rappelle qu'elle est en mesure d'effectuer cette étude de planification pour le compte d'Annemasse Agglomération les Voirons.

Ce document permet de définir :

- Les pôles générateurs du territoire à mentionner sur les panneaux,
- Les itinéraires à jalonner,
- Les carrefours à aménager de mâts et de panneaux

Compte tenu du fonctionnement du territoire avec ses deux véloroutes, plusieurs pôles générateurs importants (gare ferroviaire, CHAL ...), le jalonnement devra être pensé pour rabattre vers les grands itinéraires sécurisés et dimensionnés pour accueillir les cyclistes.

## L'intermodalité facilitée :

Le schéma directeur cyclable s'appuie sur les pôles générateurs de déplacement, notamment les lieux d'intermodalité (gares ferroviaires et routières, aire covoiturage, etc...).

Au cœur d'Annemasse Agglomération, l'intermodalité est au cœur des stratégies de mobilité urbaine et transfrontalière. Située à proximité immédiate de Genève, l'agglomération française a développé un réseau de transports combinant train, tramway, bus, vélo et modes doux pour faciliter les déplacements quotidiens. La gare d'Annemasse constitue un pôle multimodal majeur, connectant le Léman Express, premier réseau ferroviaire transfrontalier franco-suisse, aux lignes de tramway genevoises et aux bus du réseau TAC. Ce dispositif permet aux habitants et aux travailleurs frontaliers de passer facilement d'un mode de transport à un autre, réduisant ainsi la congestion automobile et encourageant une mobilité plus durable. Des services de location de vélos et des parkings relais viennent compléter l'offre, renforçant encore l'efficacité du système intermodal.

L'Agglomération travaille d'ailleurs au quotidien pour faciliter l'intermodalité au sein de son territoire. Les exemples majeurs en cours de réalisation comme l'extension de la ligne de tram genevoise jusqu'au lycée Lucie Aubrac avec une vaste reconfiguration du centre-ville et la construction d'un parking relais au terminus de la ligne, vont en ce sens.

Ainsi pour faciliter l'intermodalité et faire le lien avec le Schéma Directeur cyclable, l'Agglomération peut réfléchir à certaines actions :

- La mise en place de consignes vélos sécurisées près de ses pôles généraux de déplacements majeurs (comme la gare ferroviaire et ses principaux P+R)
- Permettre l'emport des vélos sur l'ensemble des cars urbains ou interurbains et transitant par Annemasse Agglomération
- Réfléchir et travailler avec les autorités compétentes en suisse à l'augmentation de l'emport des vélos au sein des lignes du Léman Express.
-

## Apprentissage et remise en selle :

L'apprentissage du vélo et la remise en selle concernent l'ensemble de la population peuvent passer par plusieurs outils.

### - Le Savoir Rouler à vélo

Le Savoir Rouler à Vélo est un programme destiné aux enfants de 6 à 11 ans qui vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

Le Savoir Rouler à Vélo n'est pas obligatoire. Il est une déclinaison opérationnelle de la mesure du Comité Interministériel à la sécurité routière du 9 janvier 2018, présidé par le premier ministre visant à « **accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité** ». C'est un axe majeur du plan Vélo et mobilités actives présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018.



### - La mise en place de cours de vélo grand public.



Depuis 2010, la Vélostation de Chambéry propose des modules d'apprentissage pour débiter le vélo ou pour se remettre en selle. Afin d'accompagner ce programme, un parc d'apprentissage du vélo a été créé en 2023. L'objectif est de proposer en plein cœur du territoire un espace ouvert à tous pour permettre aux enfants comme aux adultes de s'initier au vélo en toute sécurité. L'espace est composé de routes et chemins miniatures dotés de panneaux de circulation. Une piste légèrement pentue a également été ajoutée au projet pour faciliter l'apprentissage du vélo.

## Les aides et incitations :

Les aides et différentes subventions s'appuient sur différentes actions qu'Annemasse Agglomération les Voirons peut mettre en place et à destination de ses habitants. L'objectif est de fournir des conditions attrayantes à l'acquisition d'un vélo au plus grand nombre :

La mise en place d'un « pack mobilité » pour les nouveaux habitants des communes (conseils, atelier de remise en selle ou de réparation, réduction sur l'acquisition d'un vélo)

L'incitation à la mise en place du Forfait Mobilité Durable pour les entreprises de l'agglomération.

Instaurer une journée du vélo pour les collèves à Annemasse afin de sensibiliser les collégiens. Mobiliser les associations locales tout au long d'une journée au sein des collèves, avec des ateliers.

## Communication et animations :

Pour encourager l'usage du vélo en ville, il est essentiel d'informer et de sensibiliser les habitants et les usagers. Plusieurs outils sont mobilisés : presse écrite et digitale, événements publics, actions en milieu scolaire, etc.

L'objectif est d'assurer une communication régulière et variée autour de trois axes prioritaires :

- **Sensibilisation des enfants** à la pratique du vélo.
- **Prévention des accidents**, aussi bien pour les cyclistes que pour les automobilistes.
- **Promotion des services et aménagements cyclables** existants.

Ces actions visent à ancrer durablement les bons réflexes et à sécuriser la pratique du vélo en milieu urbain.



Ces actions peuvent également s'inscrire dans des actions à l'échelle nationale, telle que « Mai à vélo ».

**Mai à Vélo** est une initiative nationale visant à encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes, que ce soit pour les trajets du quotidien, les loisirs ou le sport. Chaque année, tout au long du mois de mai, des événements sont organisés partout en France

: balades, ateliers de réparation, sensibilisation à la sécurité, défis collectifs, etc.

L'objectif est de **favoriser l'usage du vélo**, d'en promouvoir les bienfaits (santé, écologie, mobilité) et de fédérer un large public autour de cette mobilité durable.

Par ailleurs, certaines agglomérations françaises ont fait le choix de travailler sur des campagnes de communications pour sensibiliser et inciter au report modal vers le vélo. Une campagne de communication sur le respect mutuel du partage de l'espace entre cycliste et automobiliste est également une possibilité à explorer. Quelques exemples de ces agglomérations, sont à retrouver ci-après :



## Mise à disposition / entretien :

La mise à disposition de vélos d'essai et de possibilités d'entretien en libre-service, destiné à tous les cyclistes constitue le dernier type d'action, possible à mettre en place pour développer les actions complémentaires au schéma directeur cyclable.

La mise à disposition peut se traduire par plusieurs actions concrètes :

- Permettre à ceux n'ayant pas les moyens financiers d'investir ainsi que ceux qui hésitent et ceux qui veulent tester avant de sauter le pas. L'objectif est de pouvoir proposer la mise à disposition et de renforcer le dispositif via les vélos en libre-service par exemple, le temps d'une journée ou d'une demi-journée.
- Proposer des ateliers d'apprentissage de réparation de son vélo
- Proposer des équipements publics pour l'entretien superficiel de son vélo (station de gonflage, brosser pour retirer l'éventuelle boue ...)
- Renforcer le système d'entretien des vélos mis en location.

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

S<sup>2</sup>LOW

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Annemasse Agglo**  
Annemasse - Les Voirons Agglomération

**ANNEXE**

2025

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

## Annexe 1 : Cartes communales de Hiérarchie

Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le **25/06/2025**   
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Ambilly



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

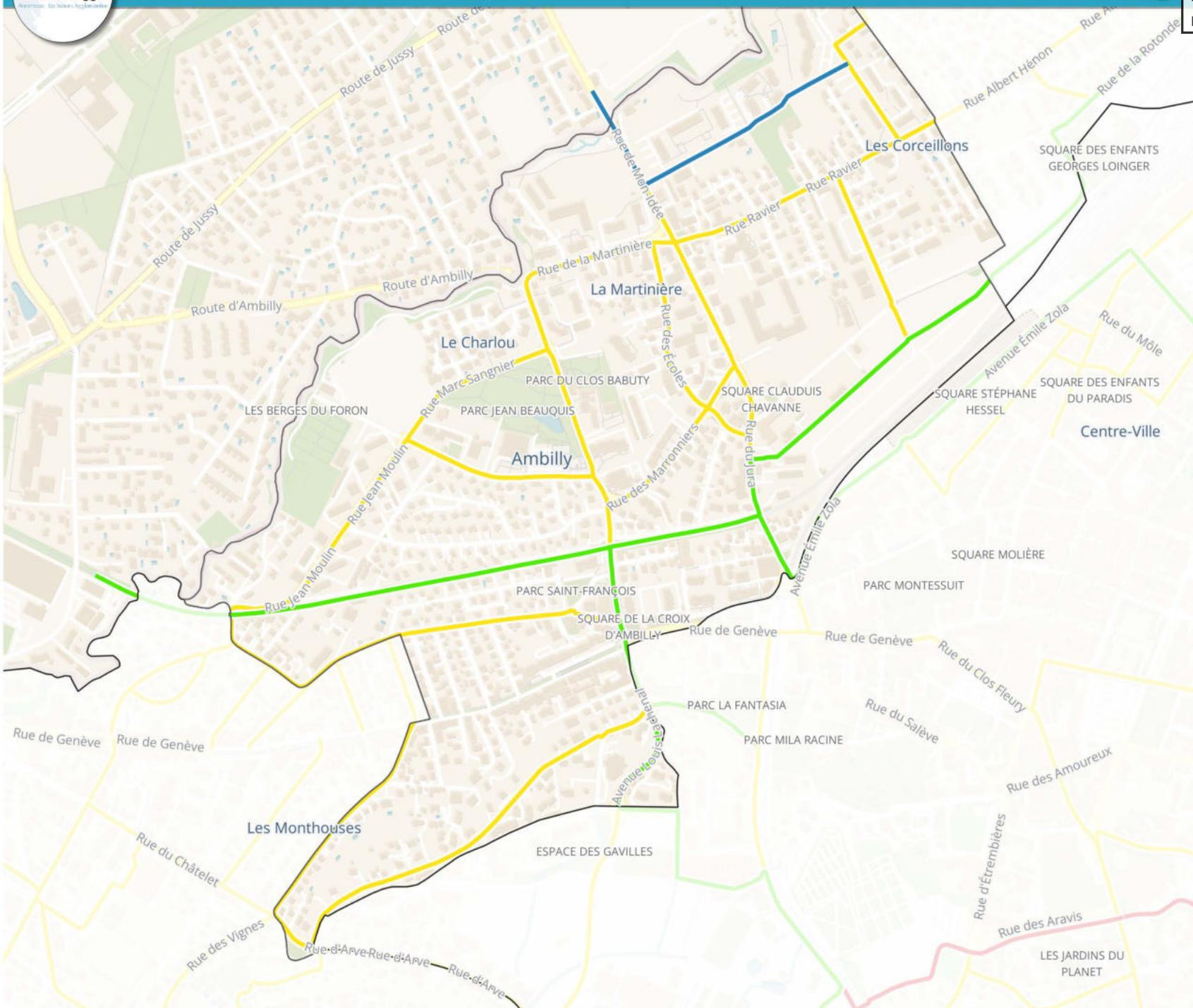
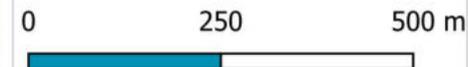
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Véloroutes
- Réseau à Haut Niveau de Service
- Réseau structurant
- Réseau secondaire

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique



Fond de carte : voyager  
 Réalisation : AESMB  
 2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

Annemasse



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

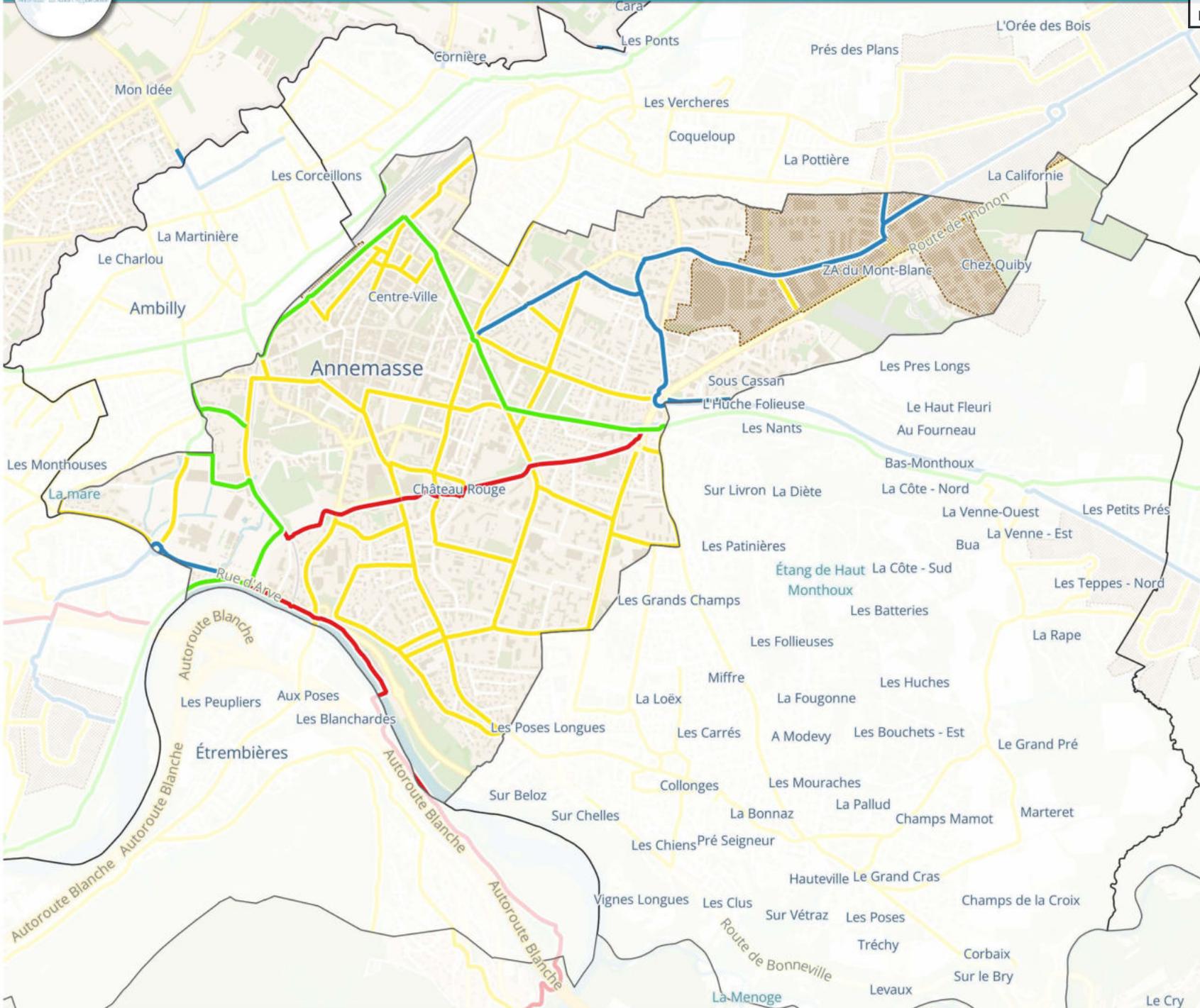
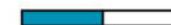
Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

- Véloroutes
  - Réseau à Haut Niveau de Service
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale
  - Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
 Réalisation : AESMB  
 2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

Bonne

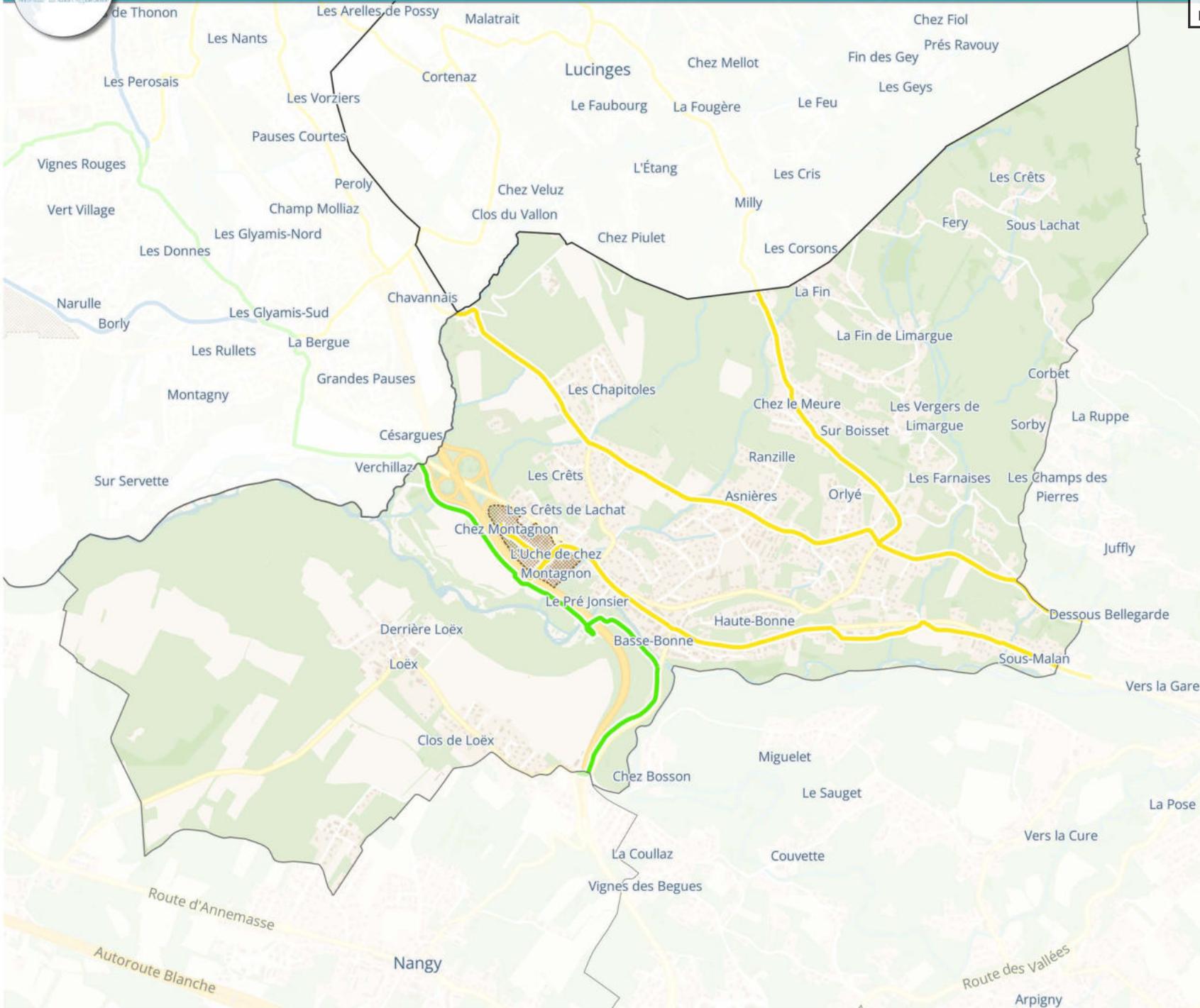
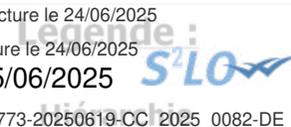


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Véloroutes
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale
  - Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Cranves-Sales



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

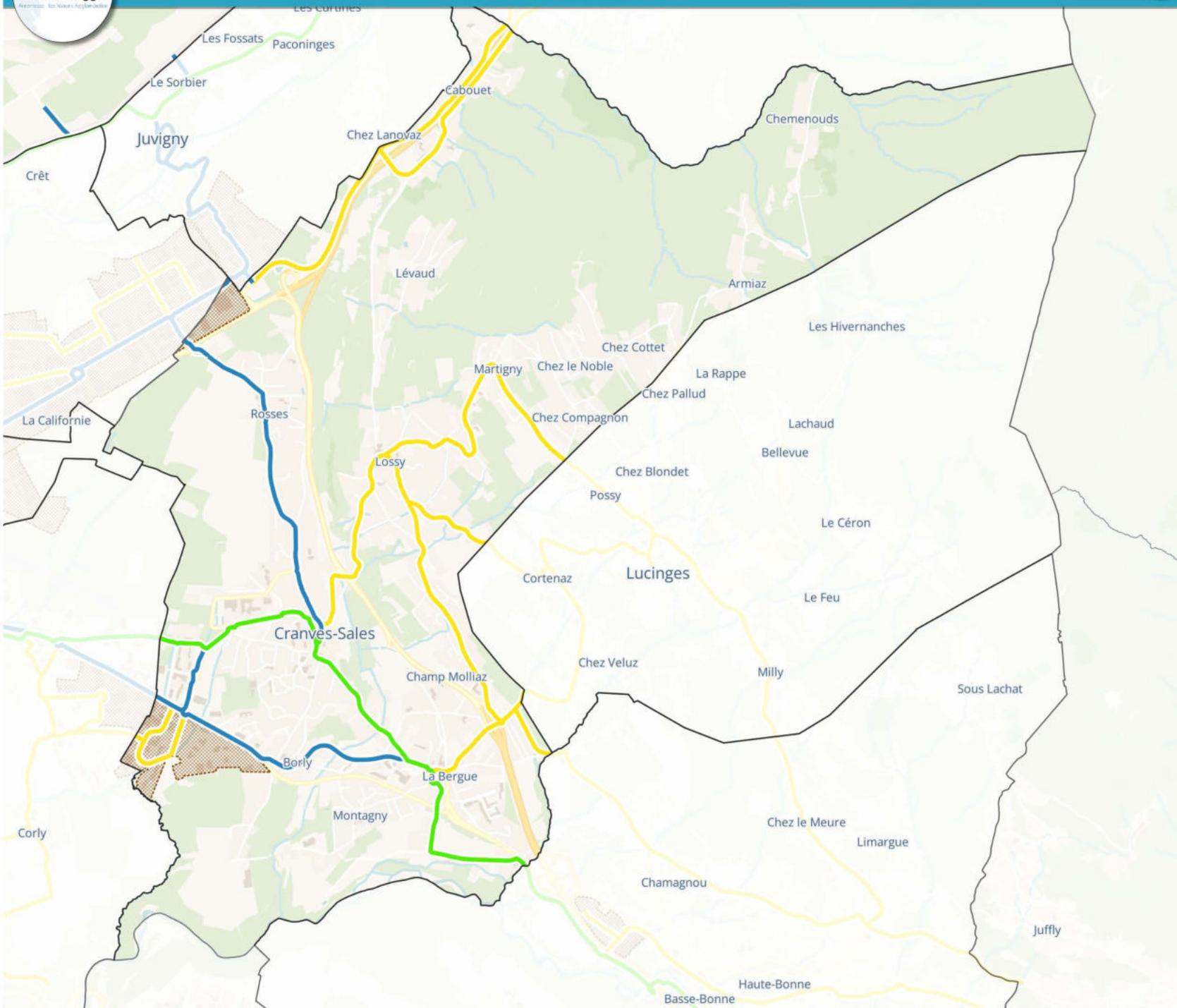
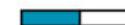
Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Véloroutes
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale
  - Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Étrembières

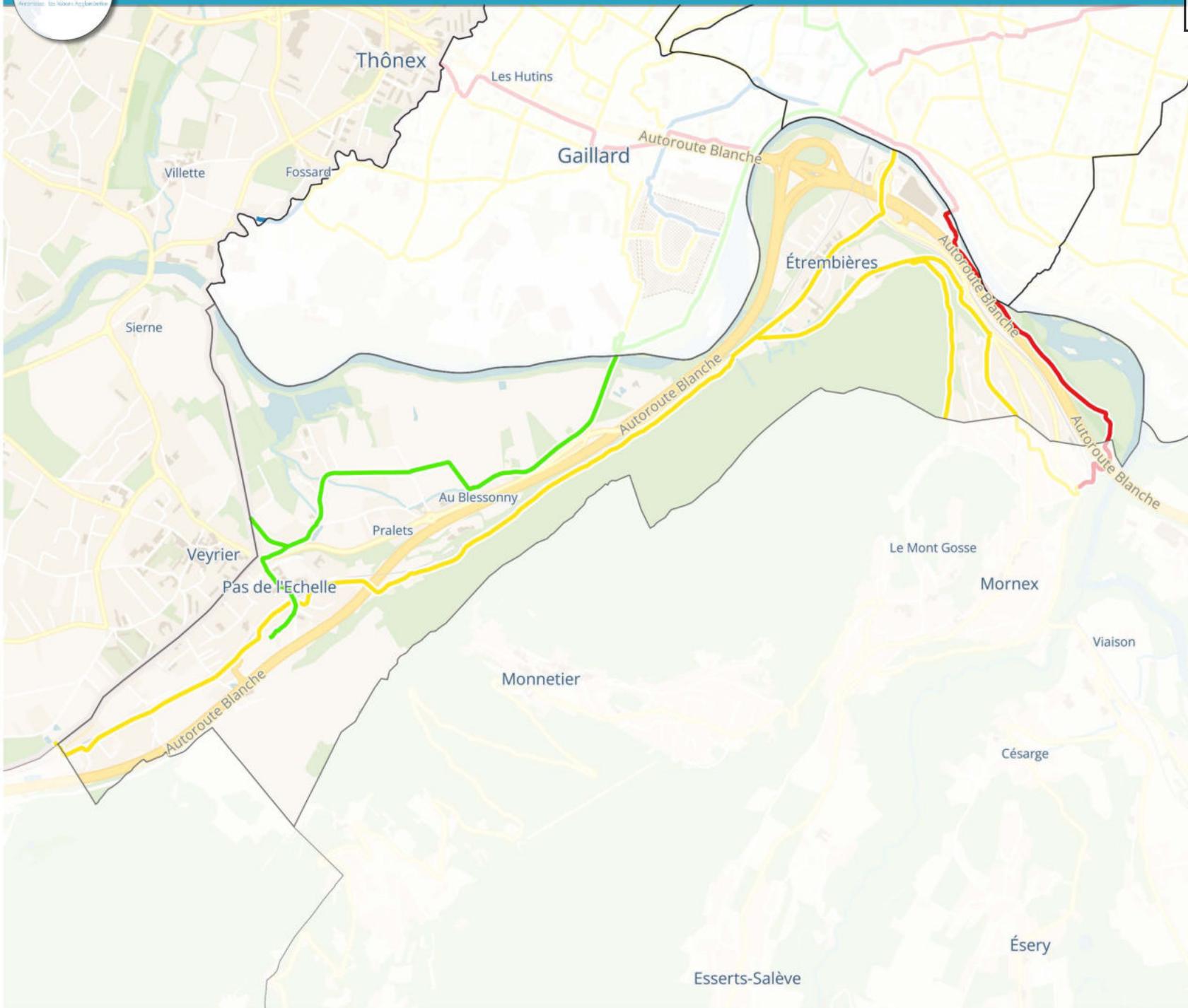
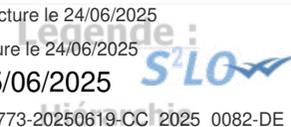


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Véloroutes
  - Réseau à Haut Niveau de Service
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale
  - Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



**Legende :**

- Véloroutes
- Réseau à Haut Niveau de Service
- Réseau structurant
- Réseau secondaire

**Territoire**

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0      250      500 m





# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Juvigny



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

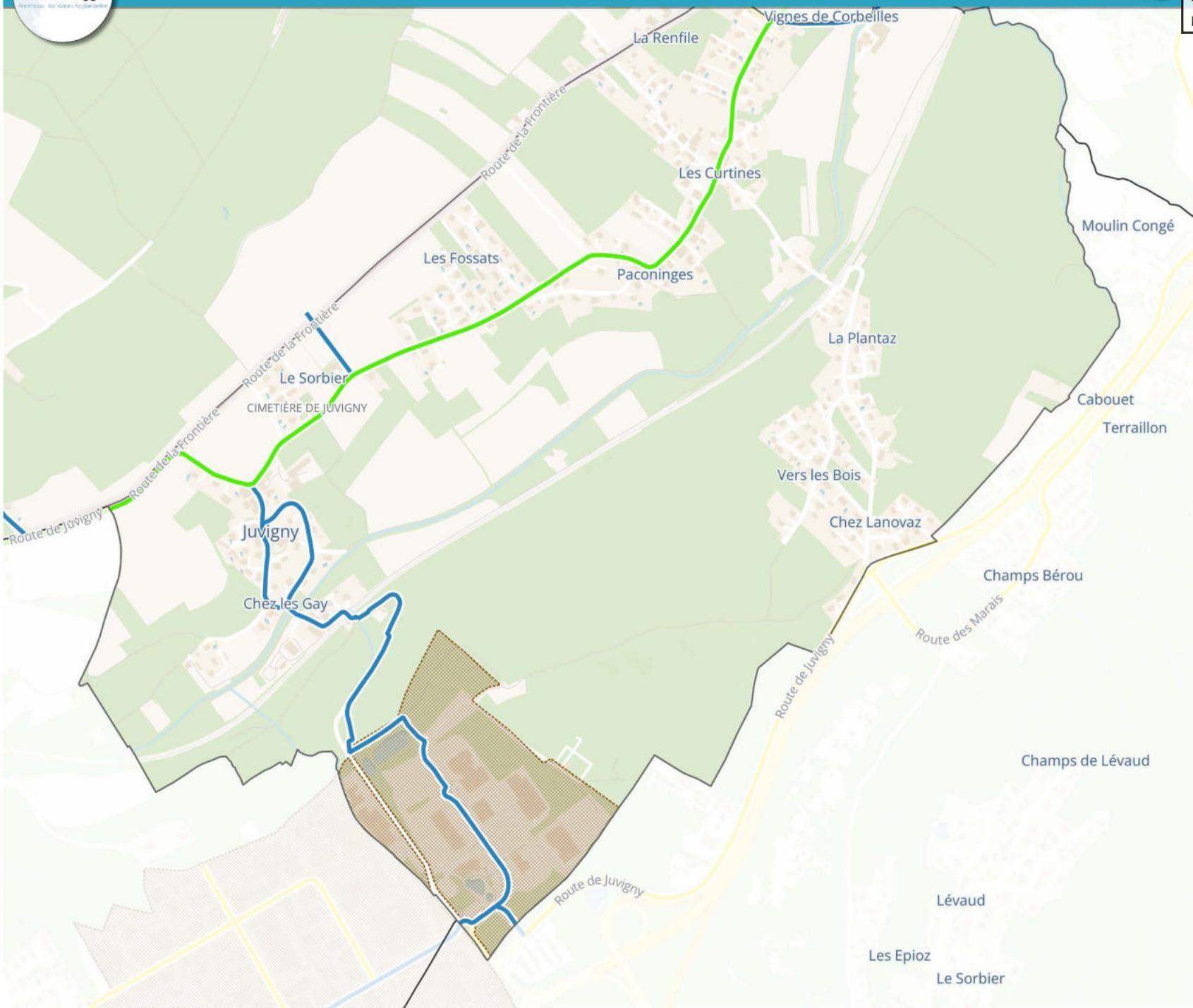
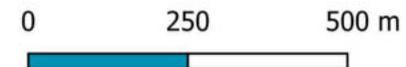
Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Véloroutes
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale
  - Zone d'Activité Economique



Fond de carte : voyager  
 Réalisation : AESMB  
 2025



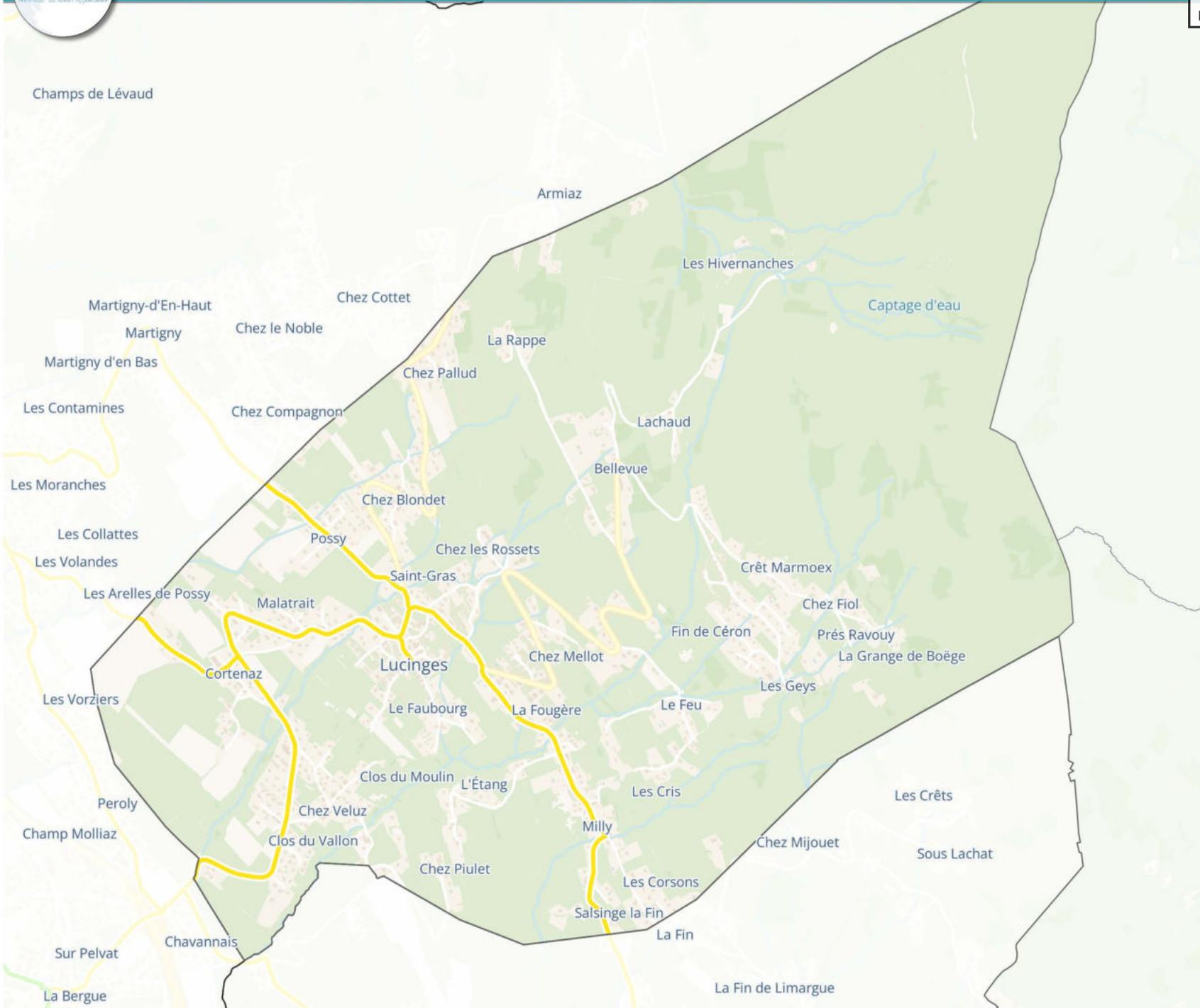
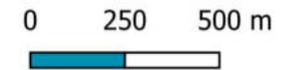
# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Lucinges



Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le 25/06/2025  
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

- Véloroutes
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Machilly



Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le 25/06/2025  
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

- Véloroutes
  - Réseau structurant
  - Réseau secondaire
- Territoire**
- Limite communale



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Saint-Cergues

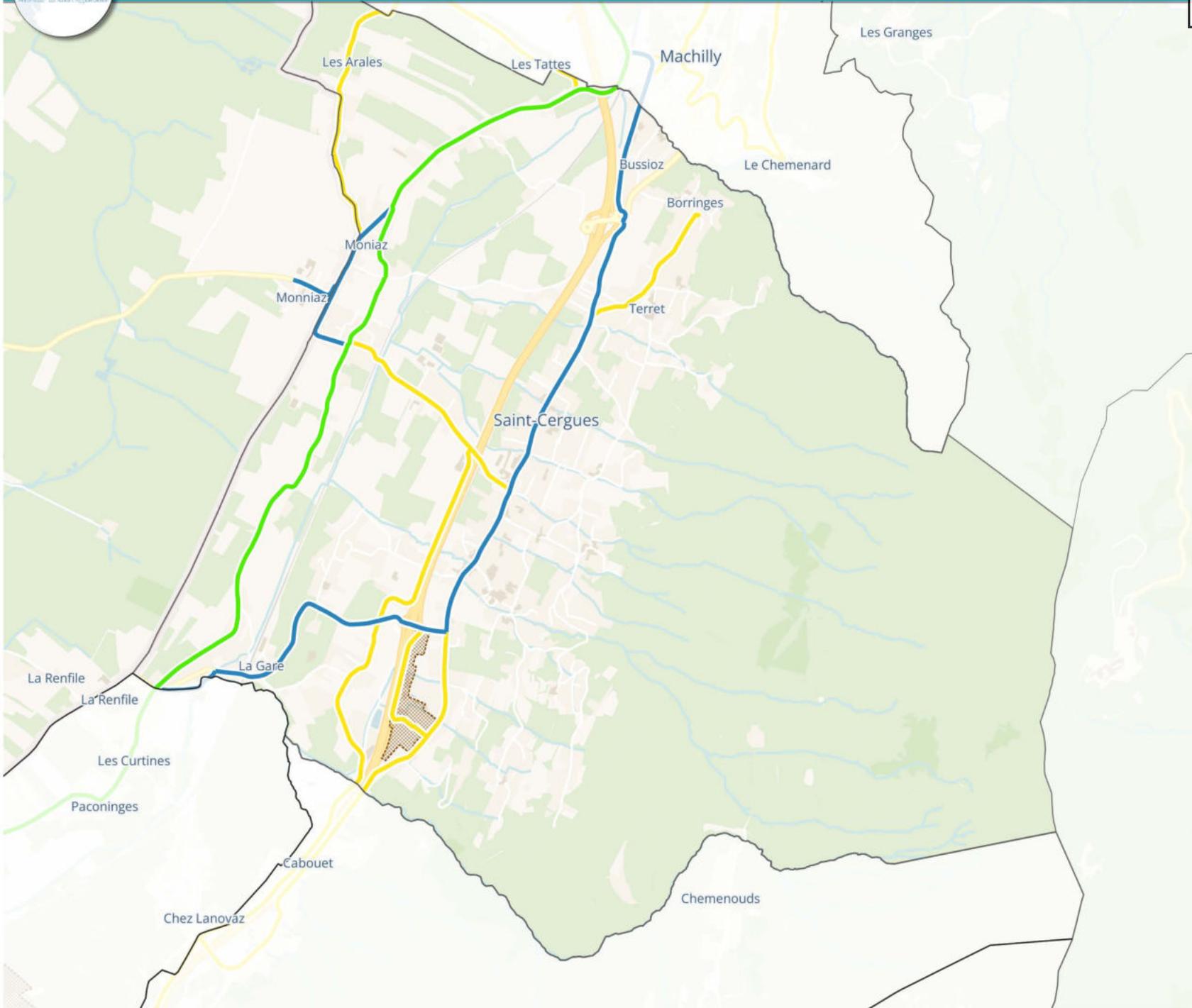
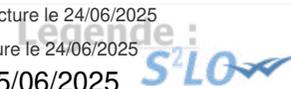


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Véloroutes**

**Réseau structurant**

**Réseau secondaire**

**Territoire**

□ Limite communale

▨ Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Hiérarchie

## Vétraz-Monthoux

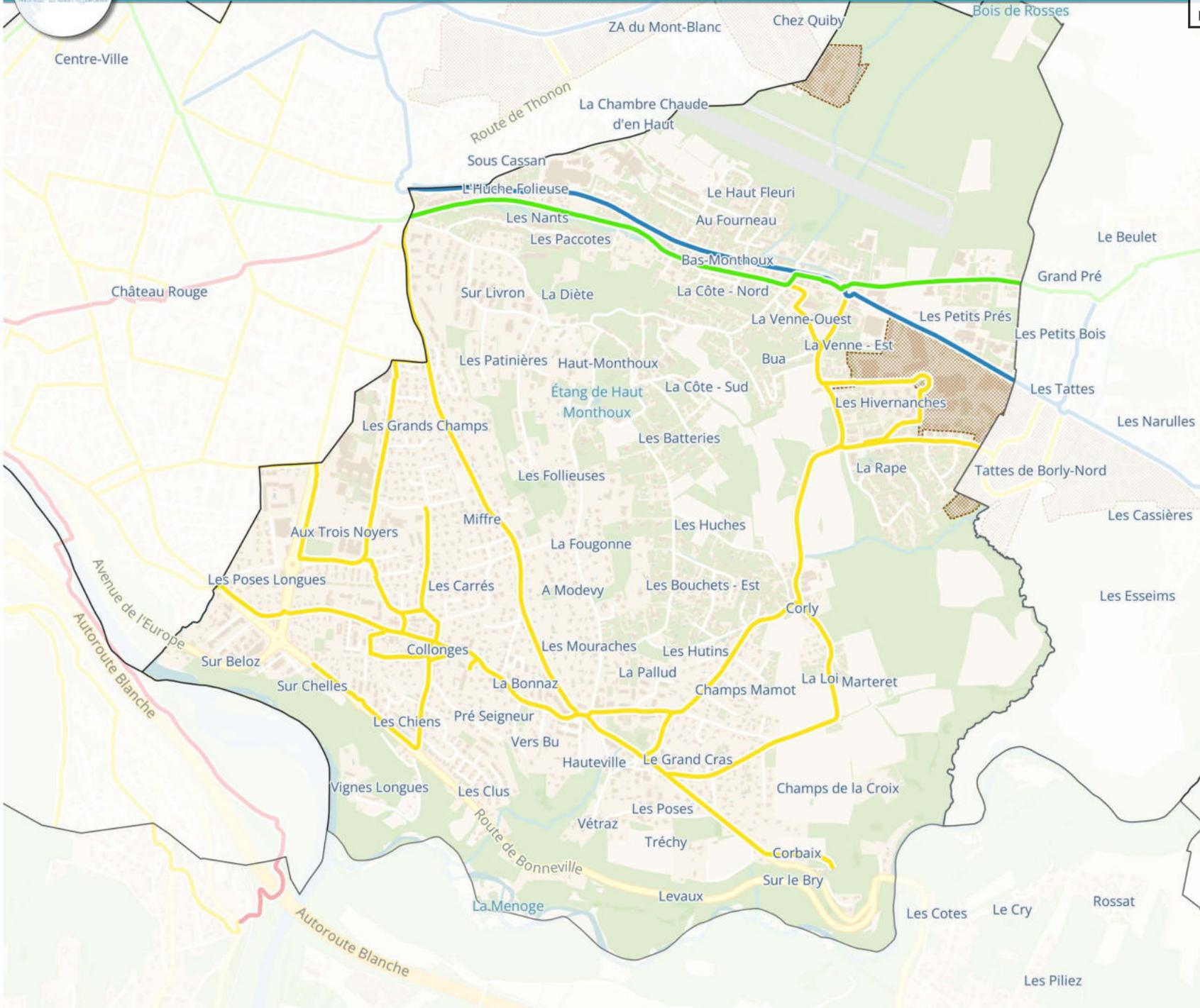
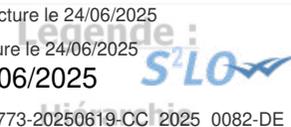


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Legende :**

- Véloroutes
- Réseau à Haut Niveau de Service
- Réseau structurant
- Réseau secondaire

**Territoire**

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

## Annexe 2 : Cartes communales de Typologies

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le **25/06/2025**



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

Ambilly

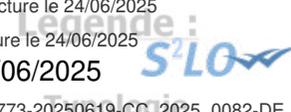


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

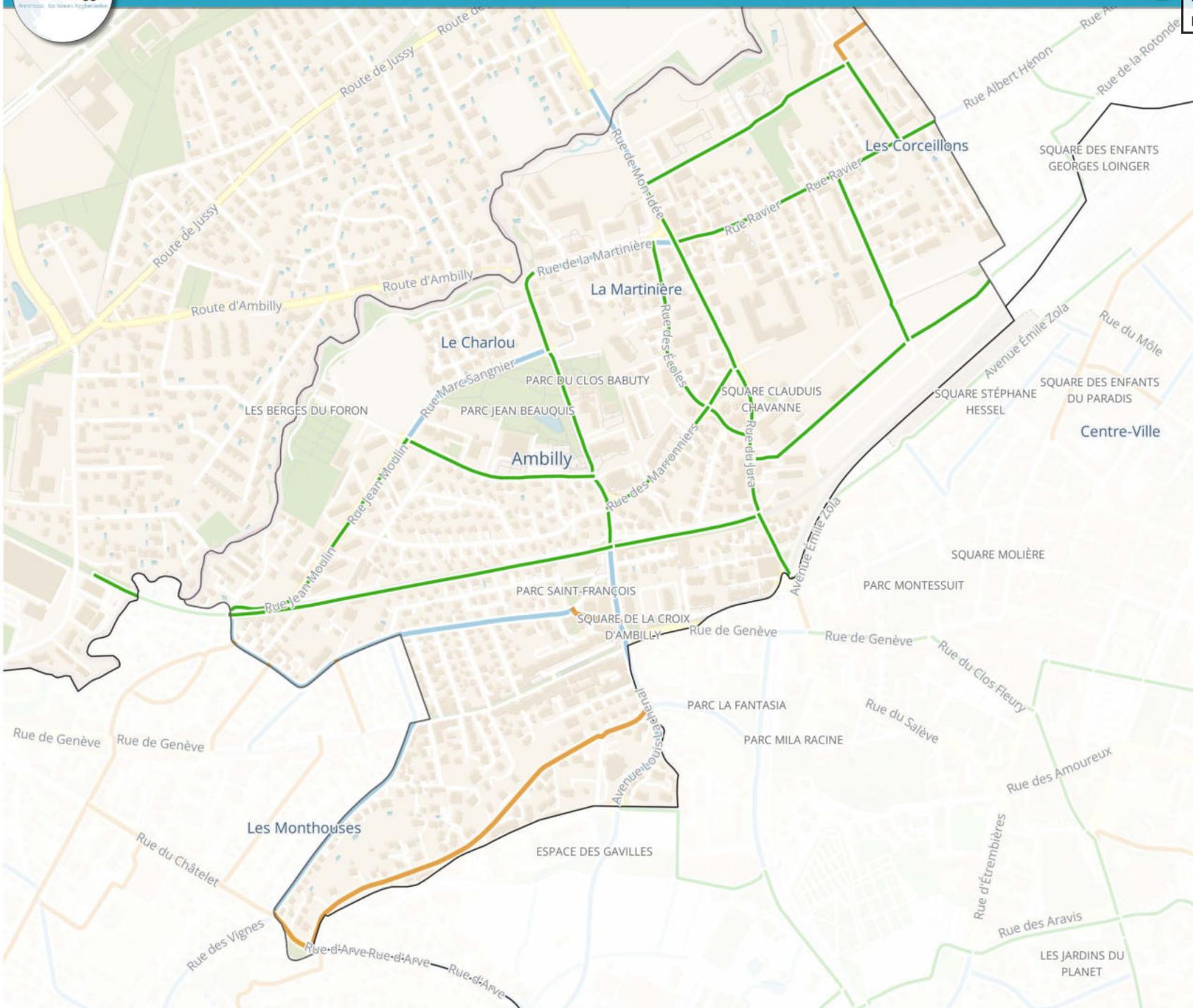
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
- Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
- Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

Annemasse

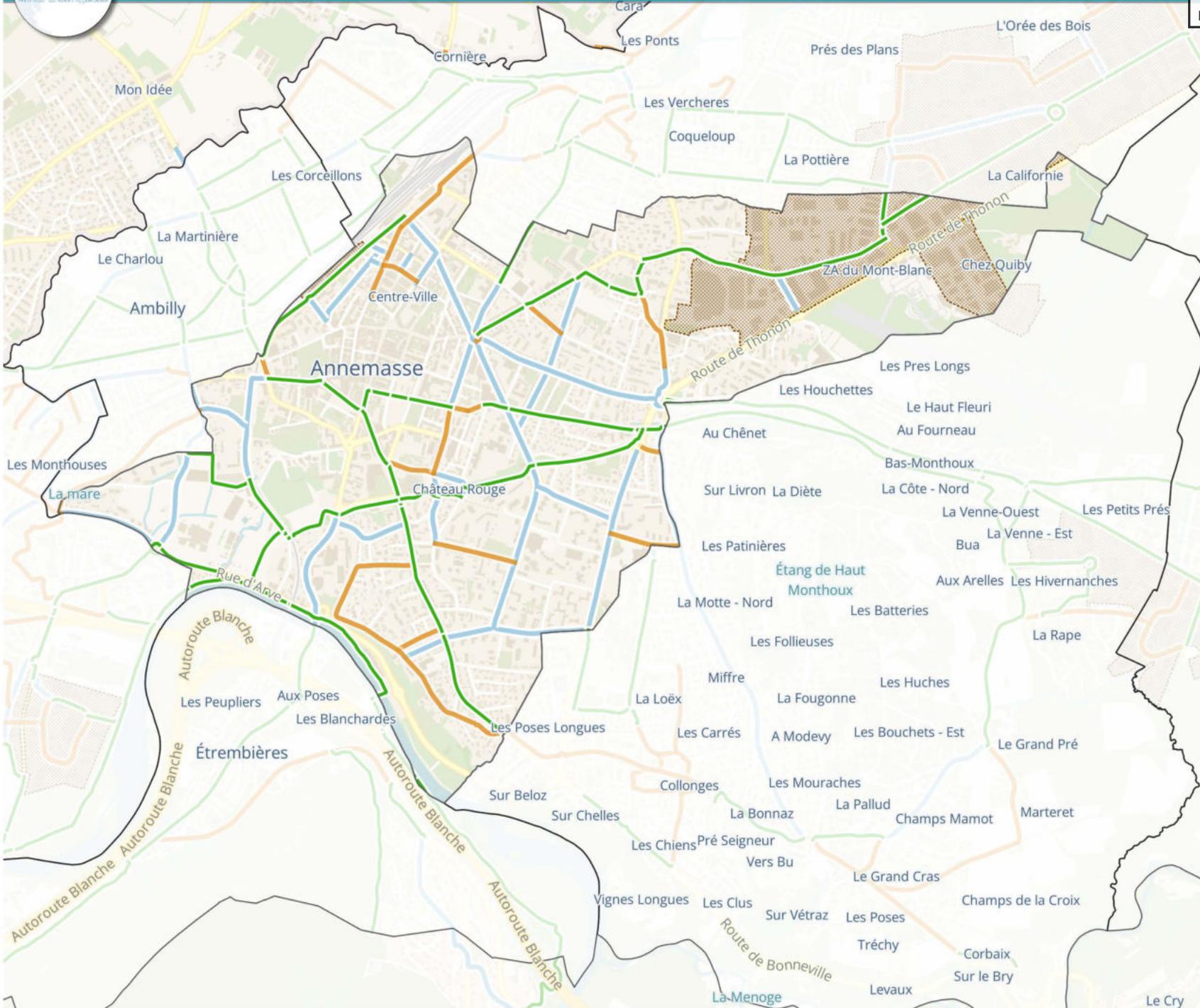
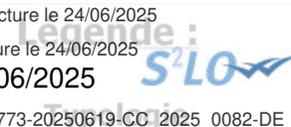


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

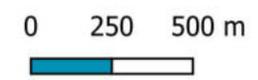
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



- Site propre (piste cyclable, voie verte ...)
- Cohabitation séparée (bande cyclable, CVCB ...)
- Partage de voirie (marquage, zone 30 ...)

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

Bonne

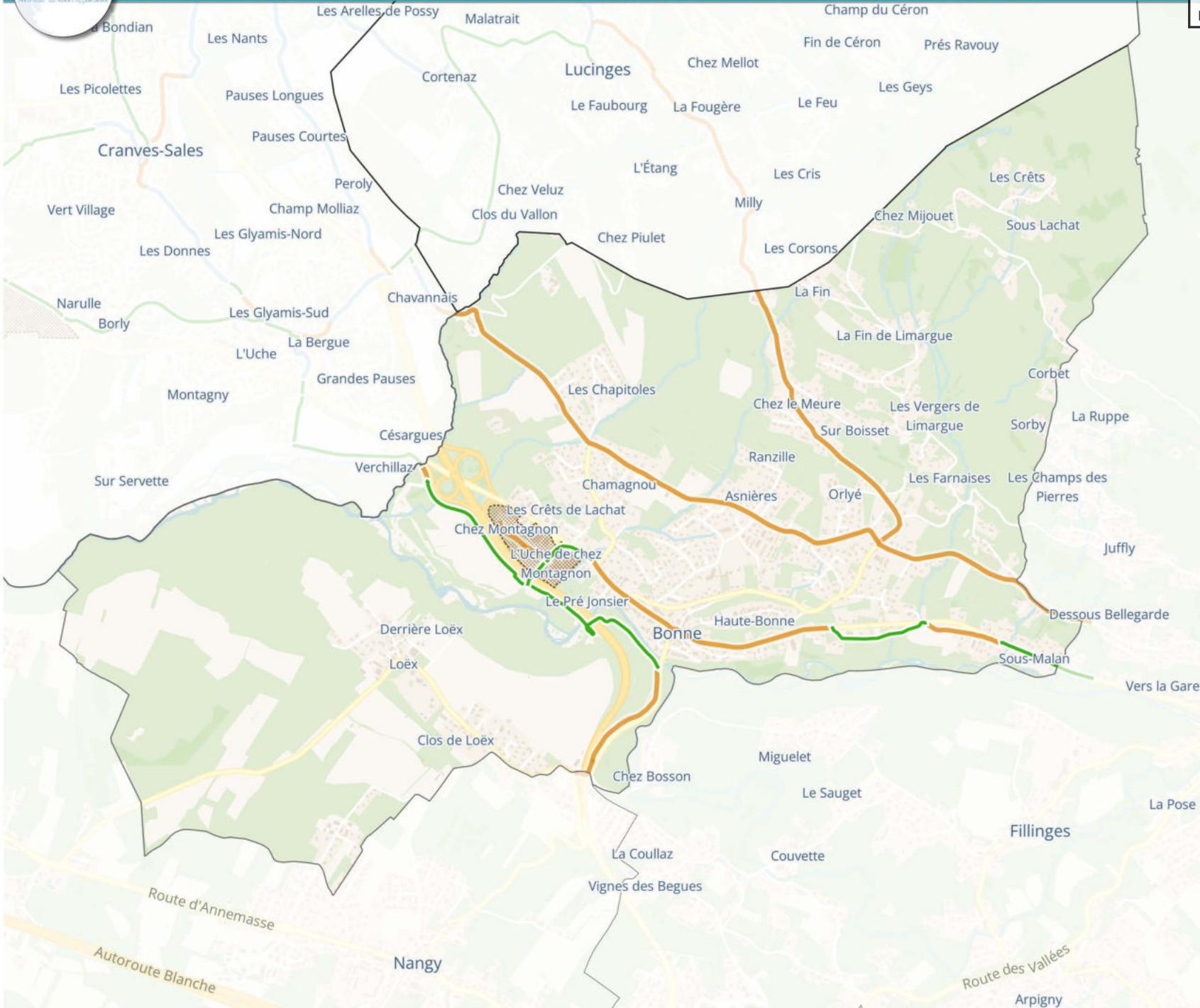
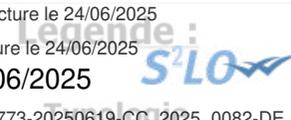


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Site propre**  
(piste cyclable, voie verte ...)

**Cohabitation séparée**  
(bande cyclable, CVCB ...)

**Partage de voirie**  
(marquage, zone 30 ...)

**Territoire**

Limite communale

Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

## Cranves-Sales

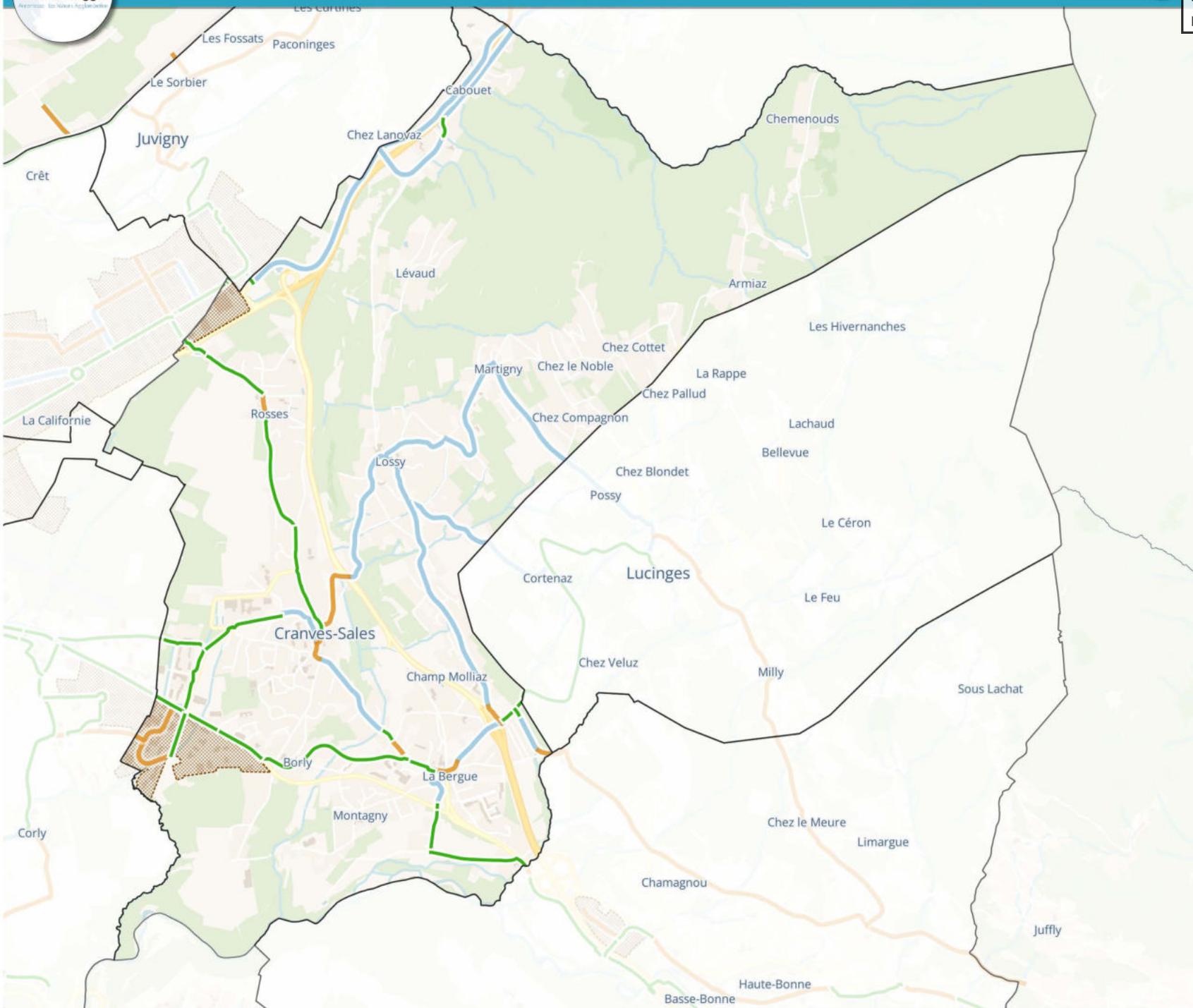


Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Site propre**  
(piste cyclable, voie verte ...)

**Cohabitation séparée**  
(bande cyclable, CVCB ...)

**Partage de voirie**  
(marquage, zone 30 ...)

**Territoire**

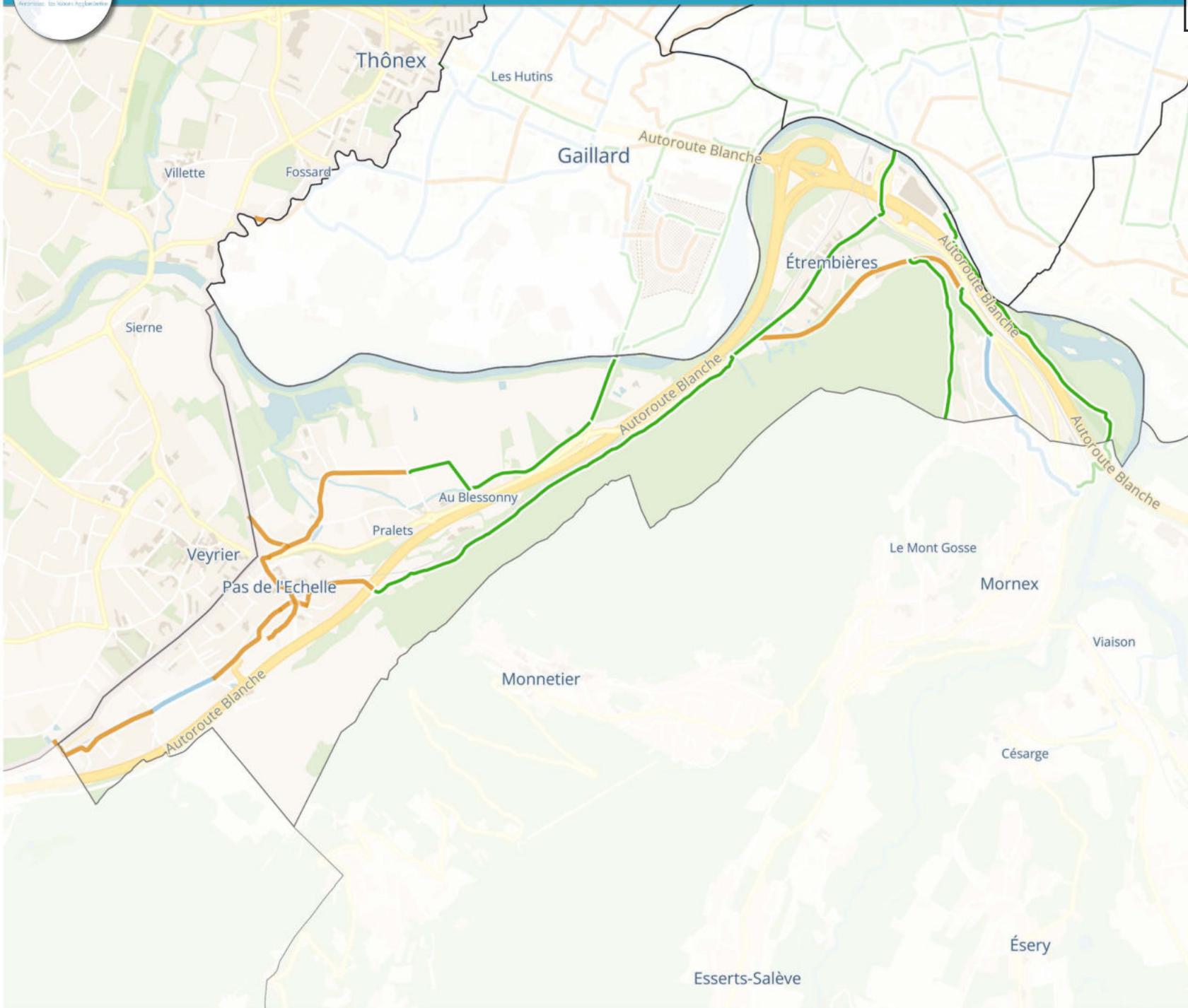
Limite communale

Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



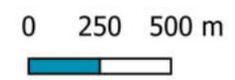
Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025

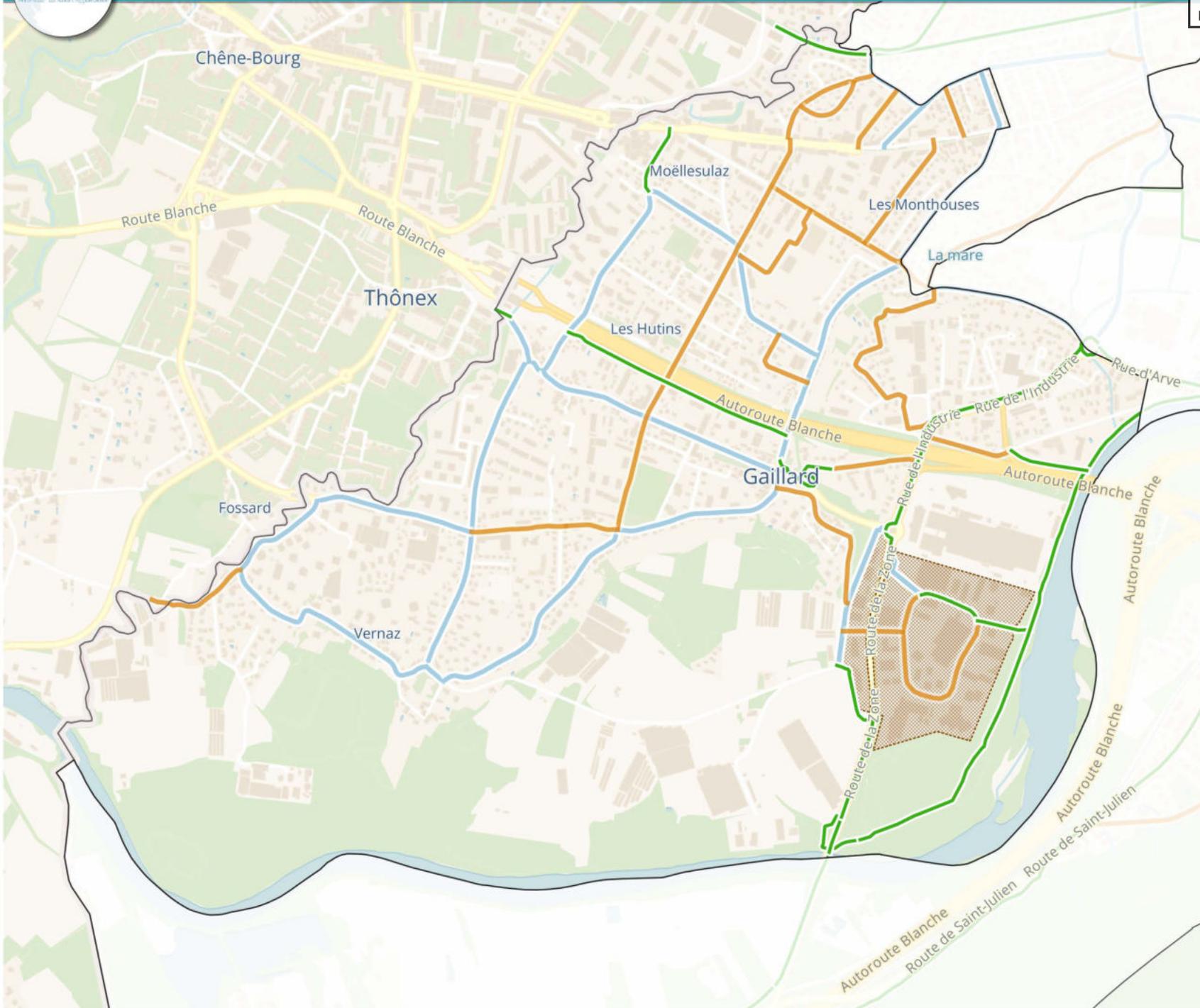


-  Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
-  Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
-  Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

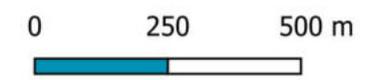




-  Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
-  Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
-  Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique



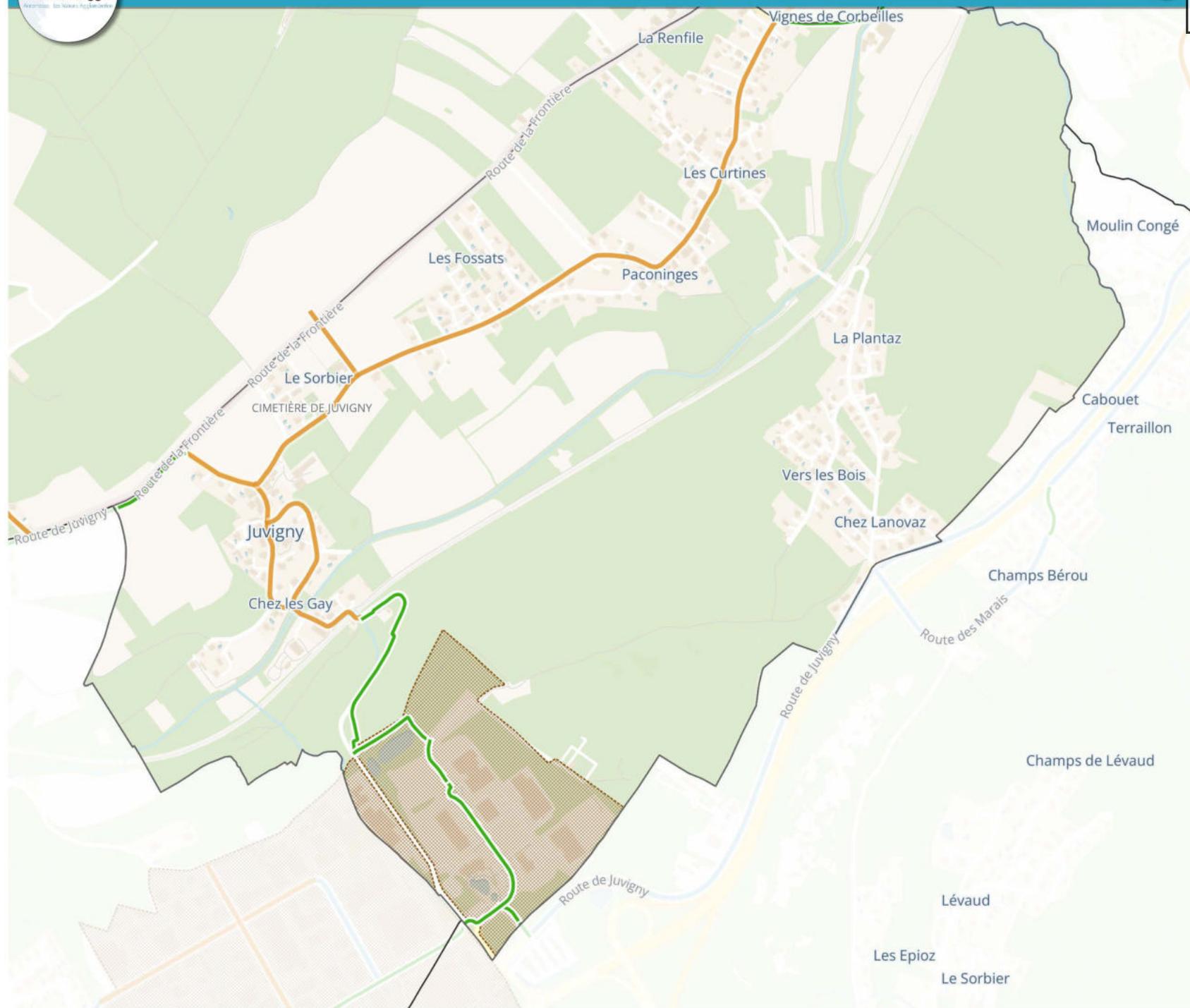


-  Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
-  Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
-  Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m





# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

## Lucinges



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

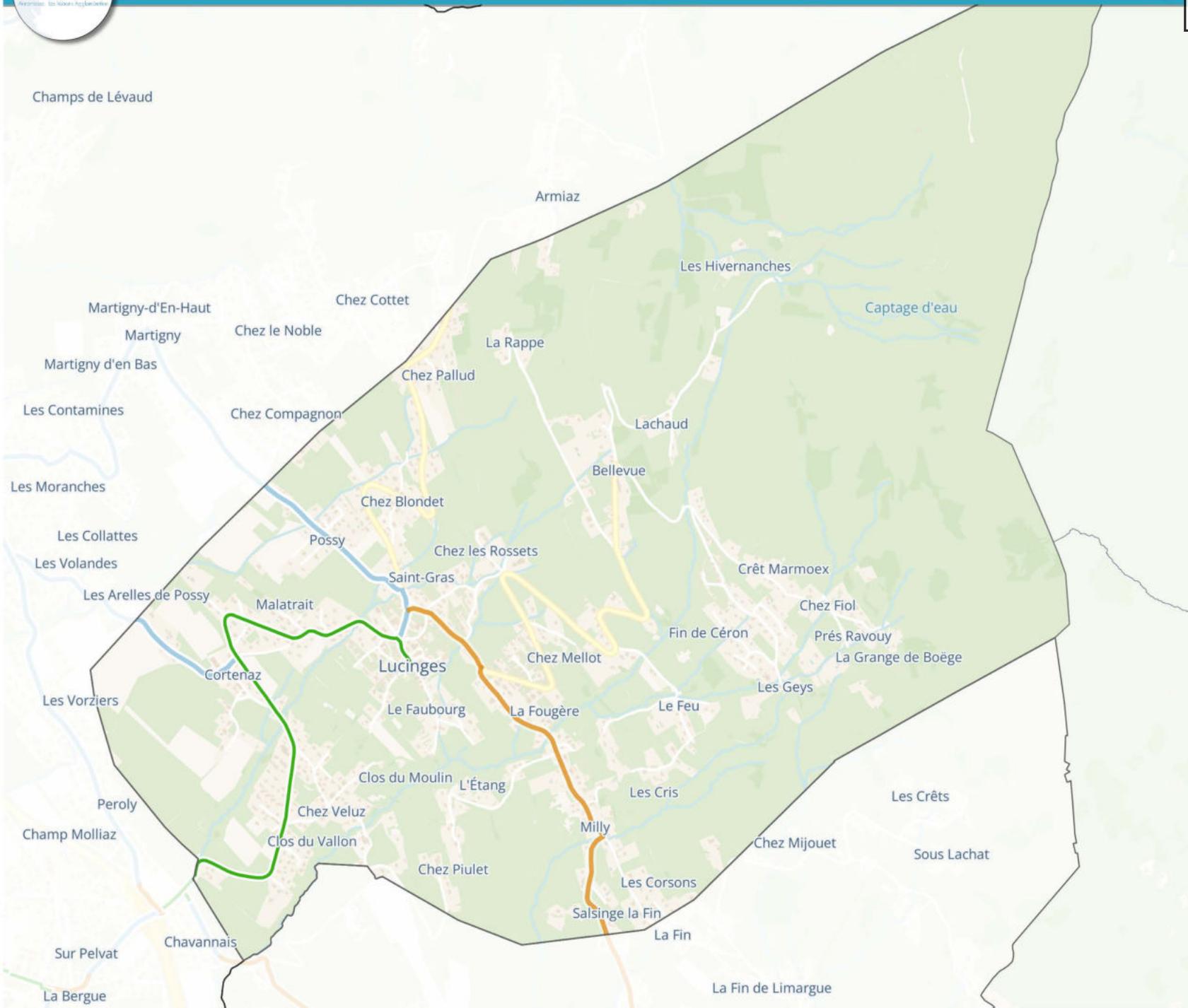


- Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
- Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
- Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

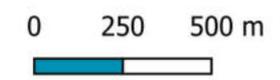
- Limite communale

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025

-  Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
  -  Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
  -  Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)
- Territoire**
-  Limite communale



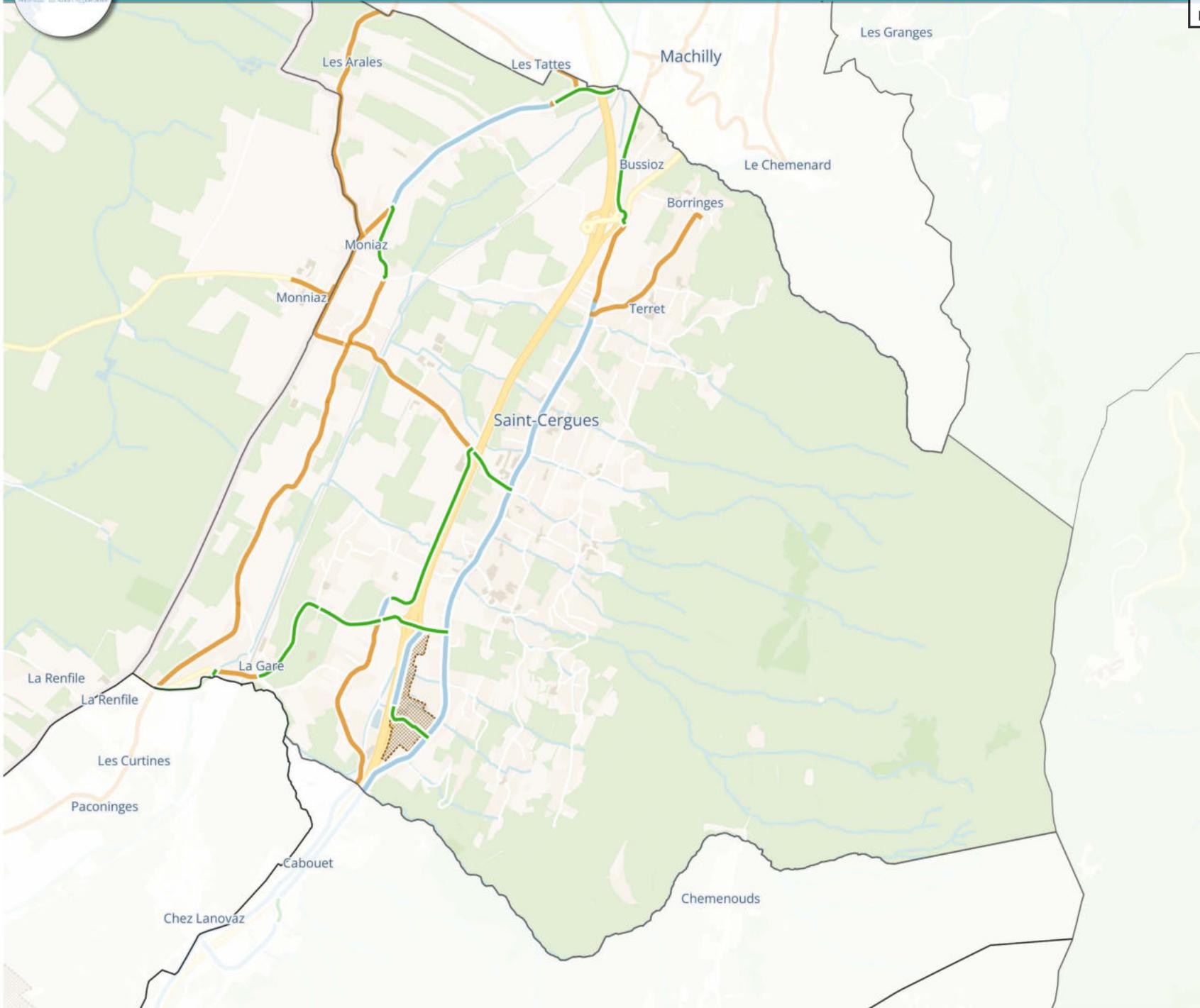


# Schéma Directeur Cyclable - Typologie

## Saint-Cergues



Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le 25/06/2025  
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE



**Legende :**

- Site propre (piste cyclable, voie verte ...)
- Cohabitation séparée (bande cyclable, CVCB ...)
- Partage de voirie (marquage, zone 30 ...)

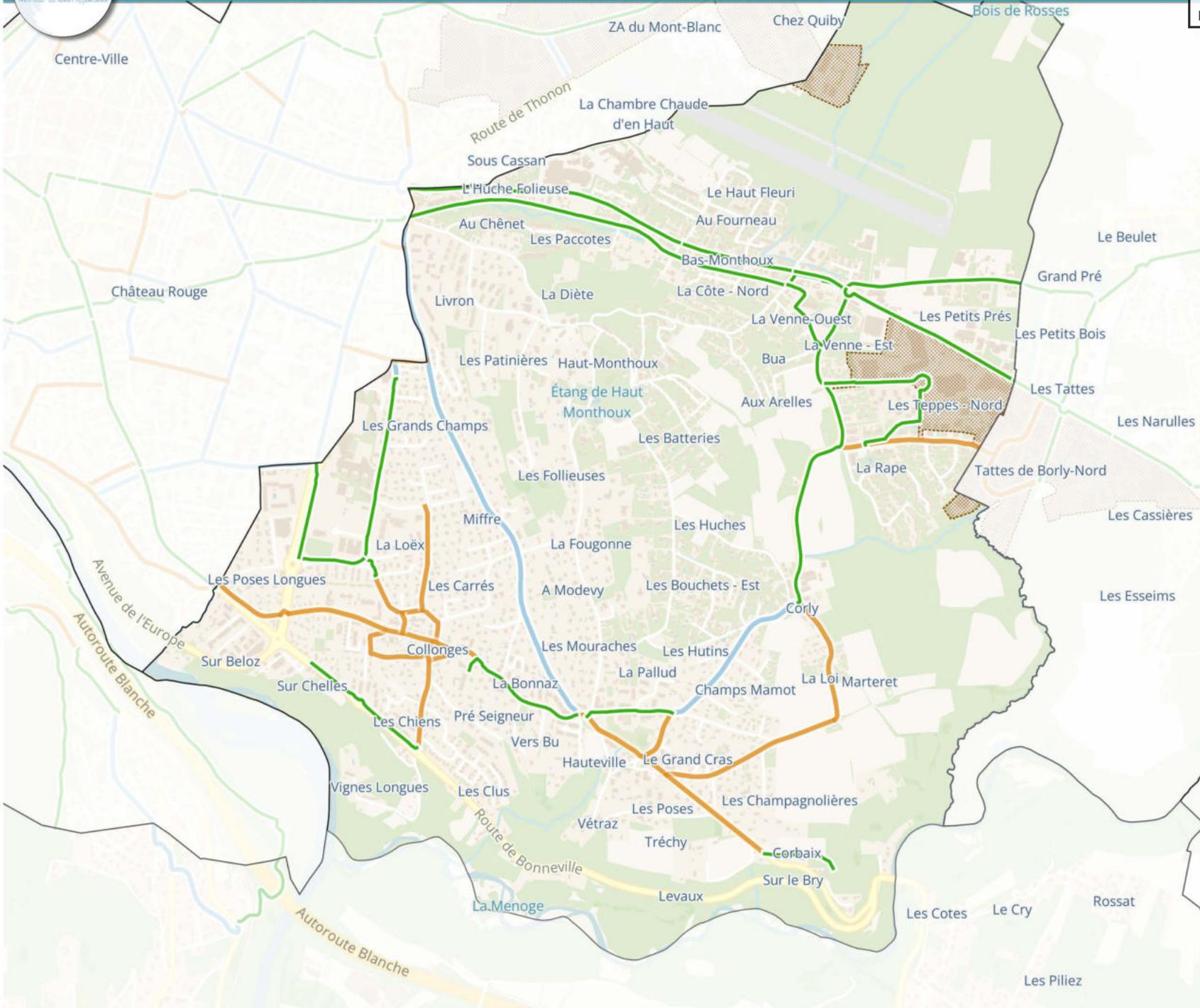
**Territoire**

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



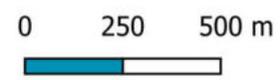
Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



- Site propre  
(piste cyclable, voie verte ...)
- Cohabitation séparée  
(bande cyclable, CVCB ...)
- Partage de voirie  
(marquage, zone 30 ...)

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique



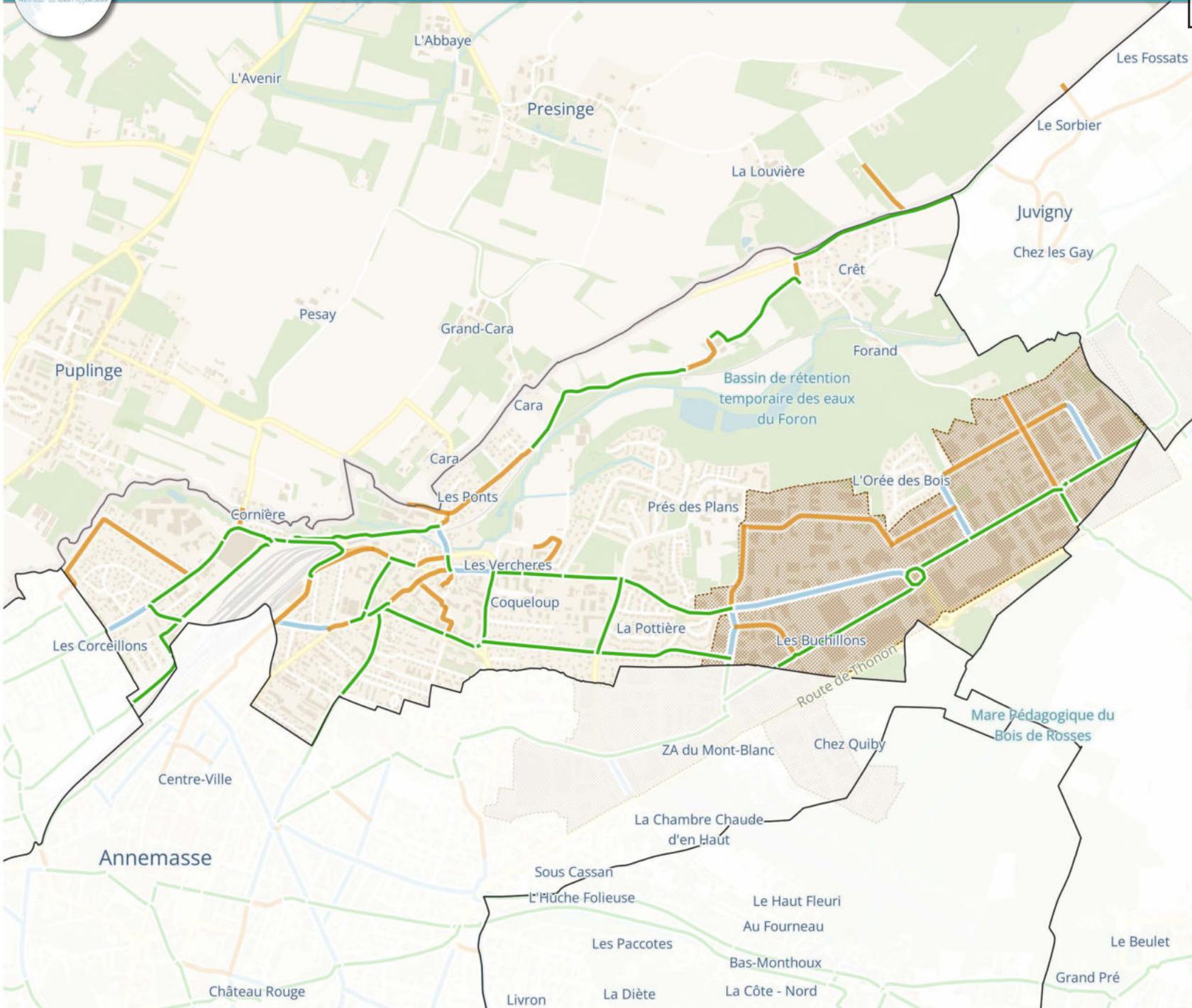


-  Site propre (piste cyclable, voie verte ...)
-  Cohabitation séparée (bande cyclable, CVCB ...)
-  Partage de voirie (marquage, zone 30 ...)

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



## Annexe 3 : Cartes communales de Projections

Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le 25/06/2025   
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025



ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE





# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

Annemasse



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

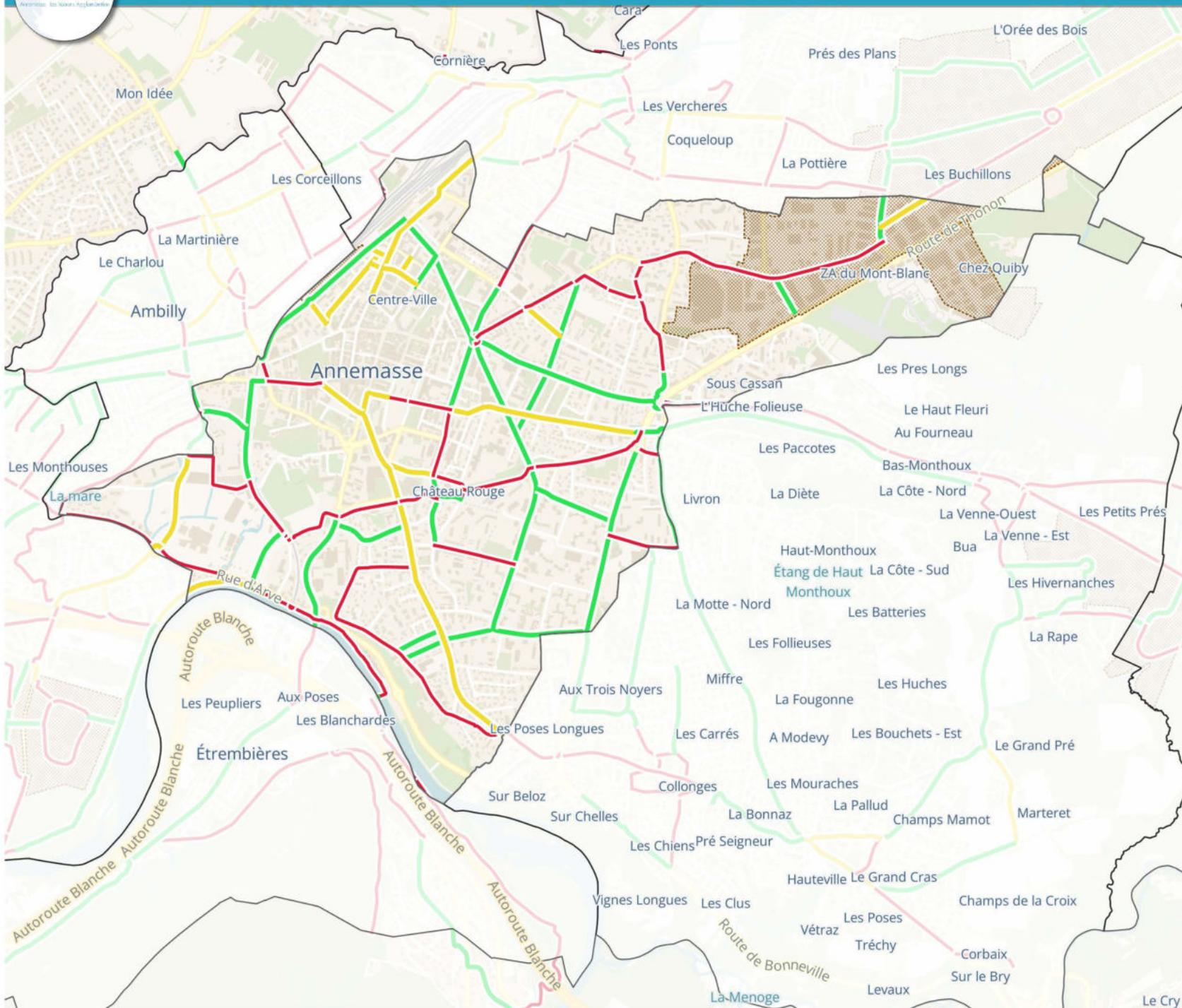
## et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

## Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

Bonne



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

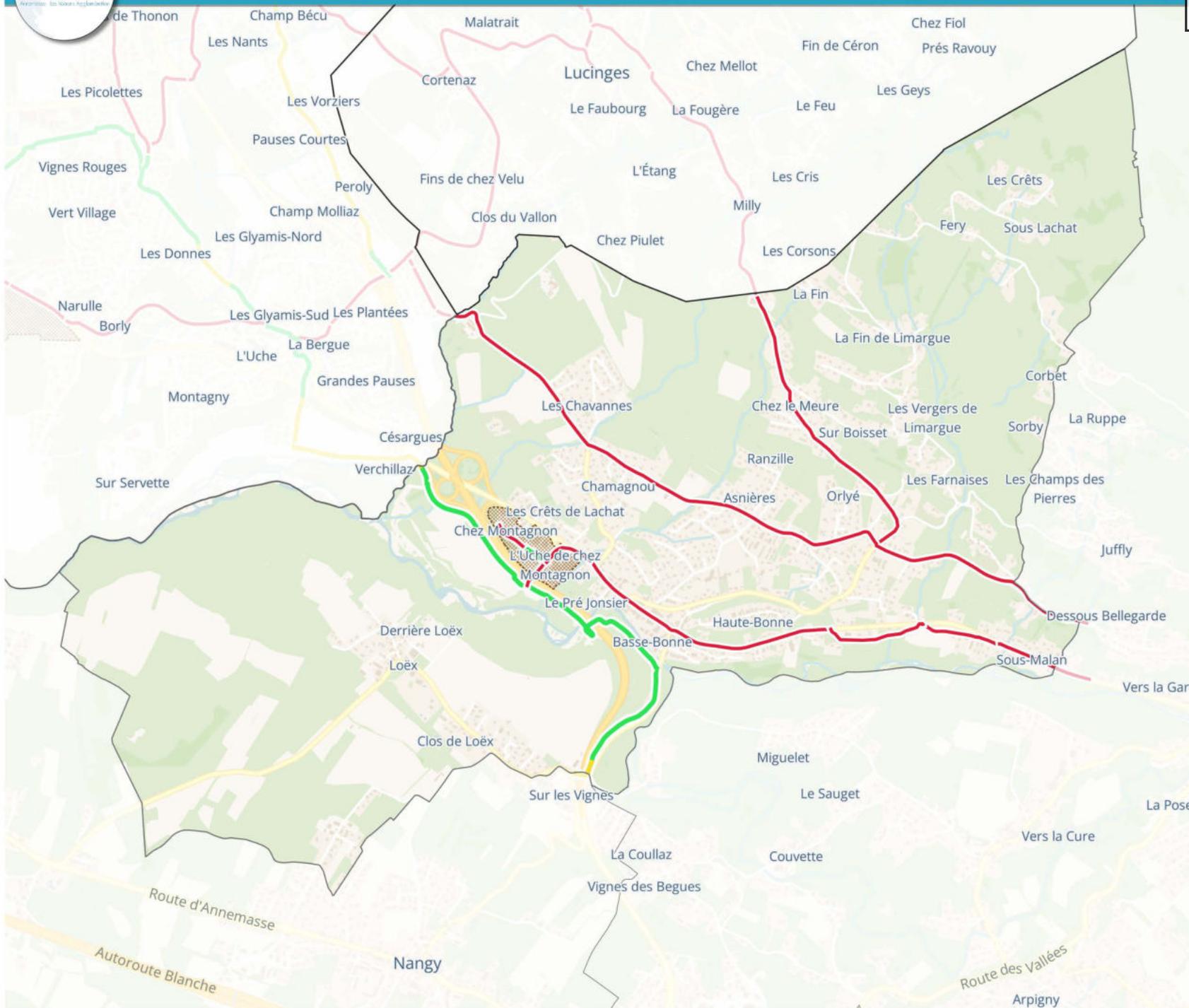
## et projetés

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
- Aménagement cyclable projeté

## Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

## Cranves-Sales



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

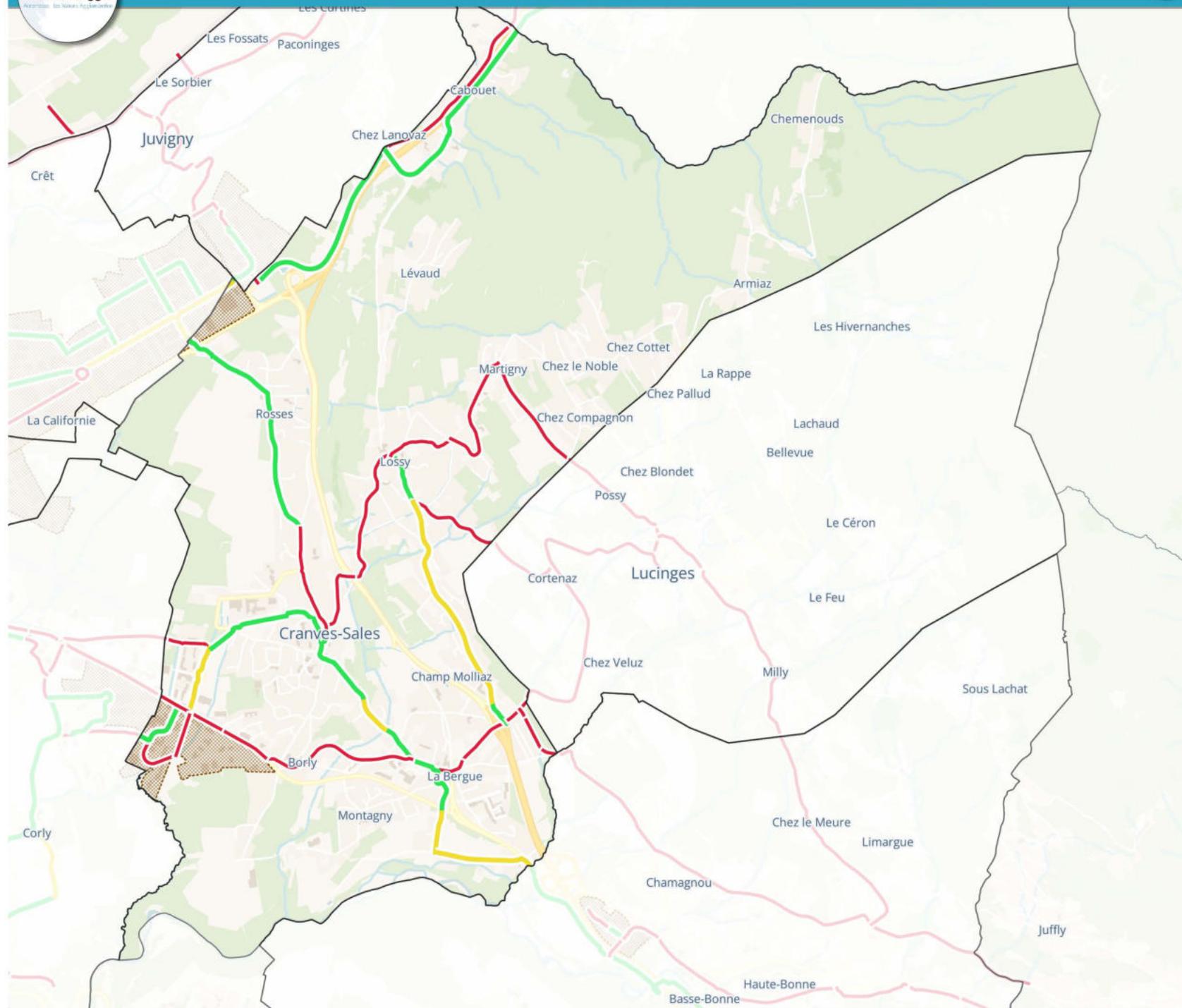
### et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025

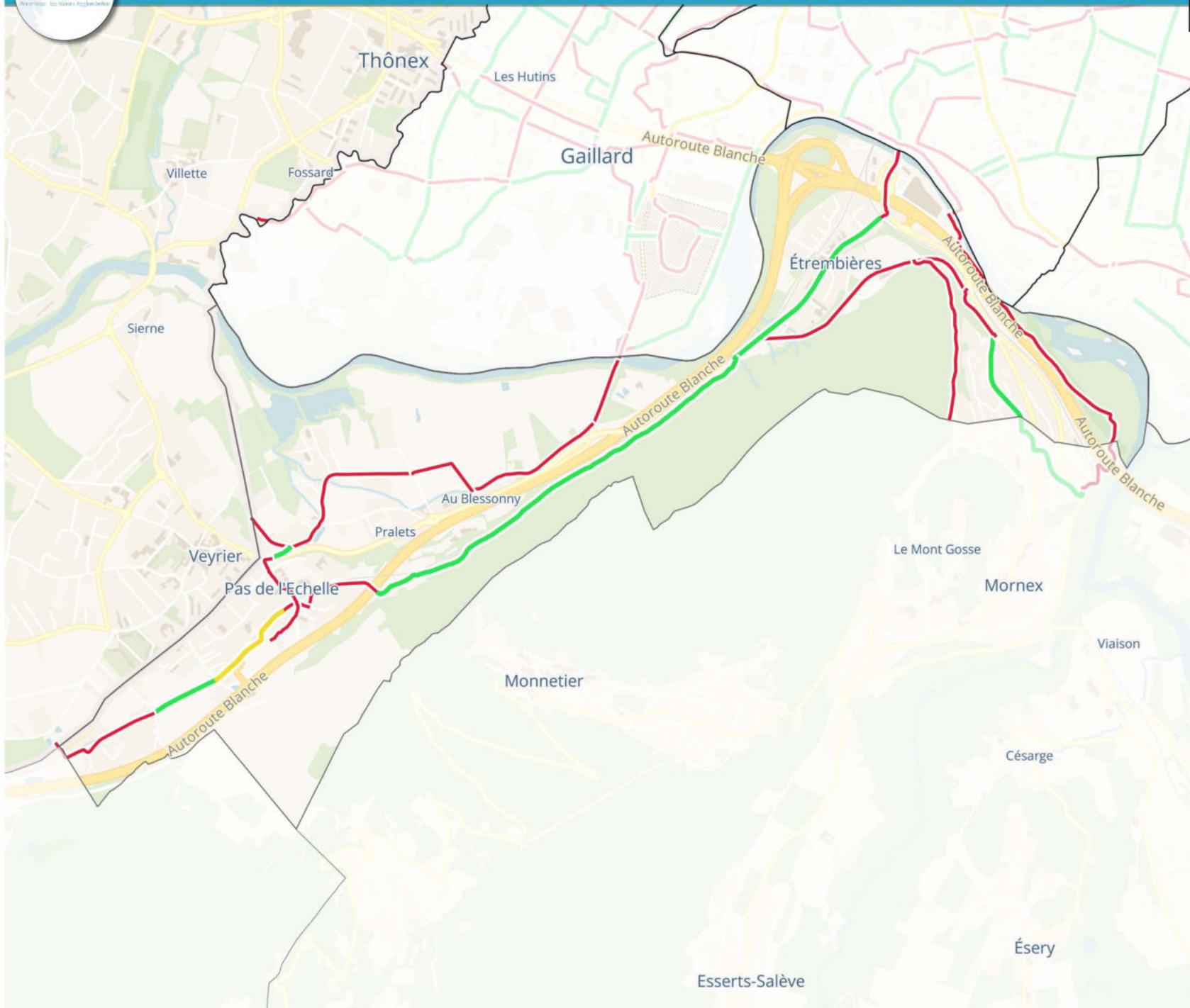
### et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m





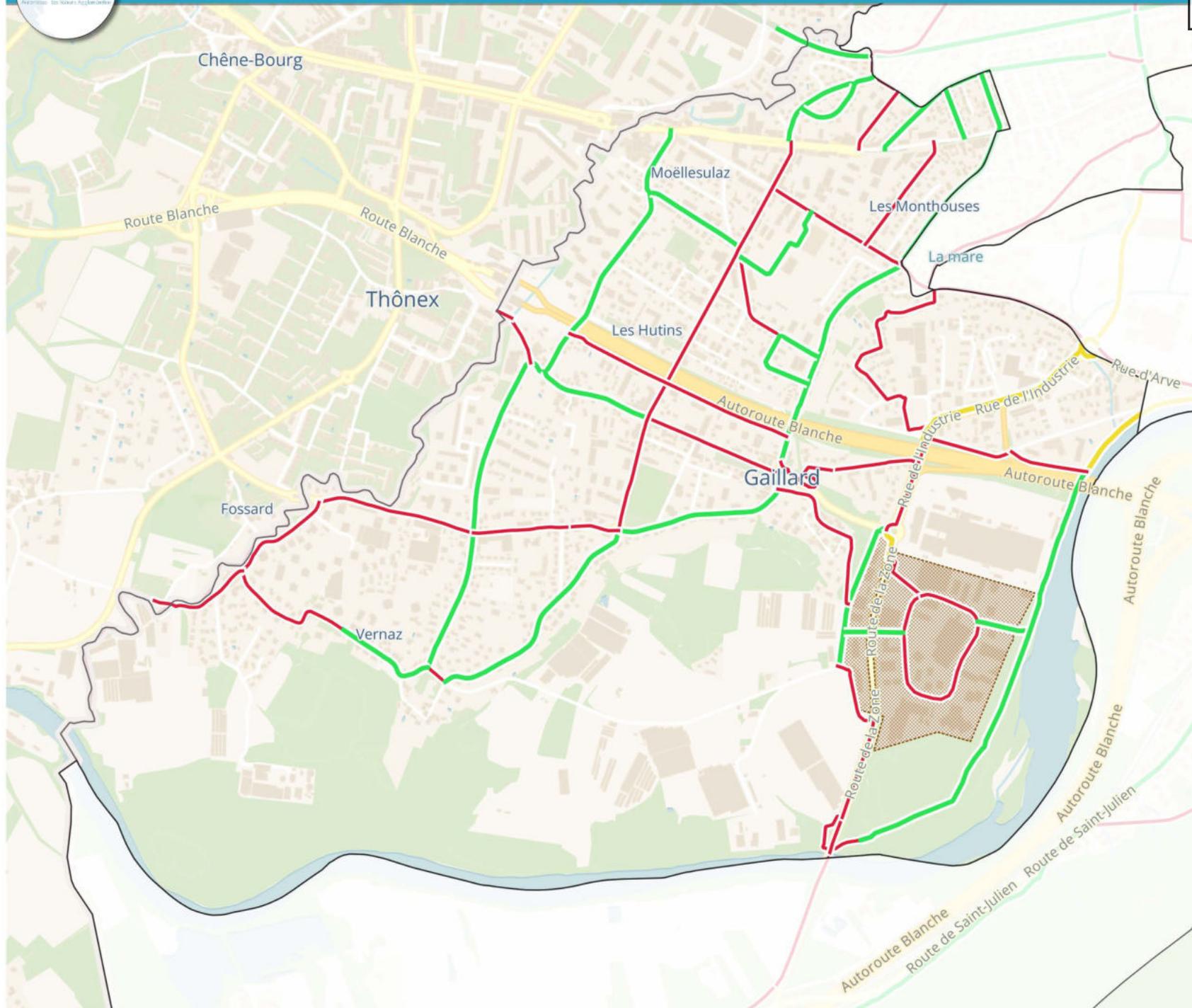
### et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m





# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

## Juvigny



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DÉ

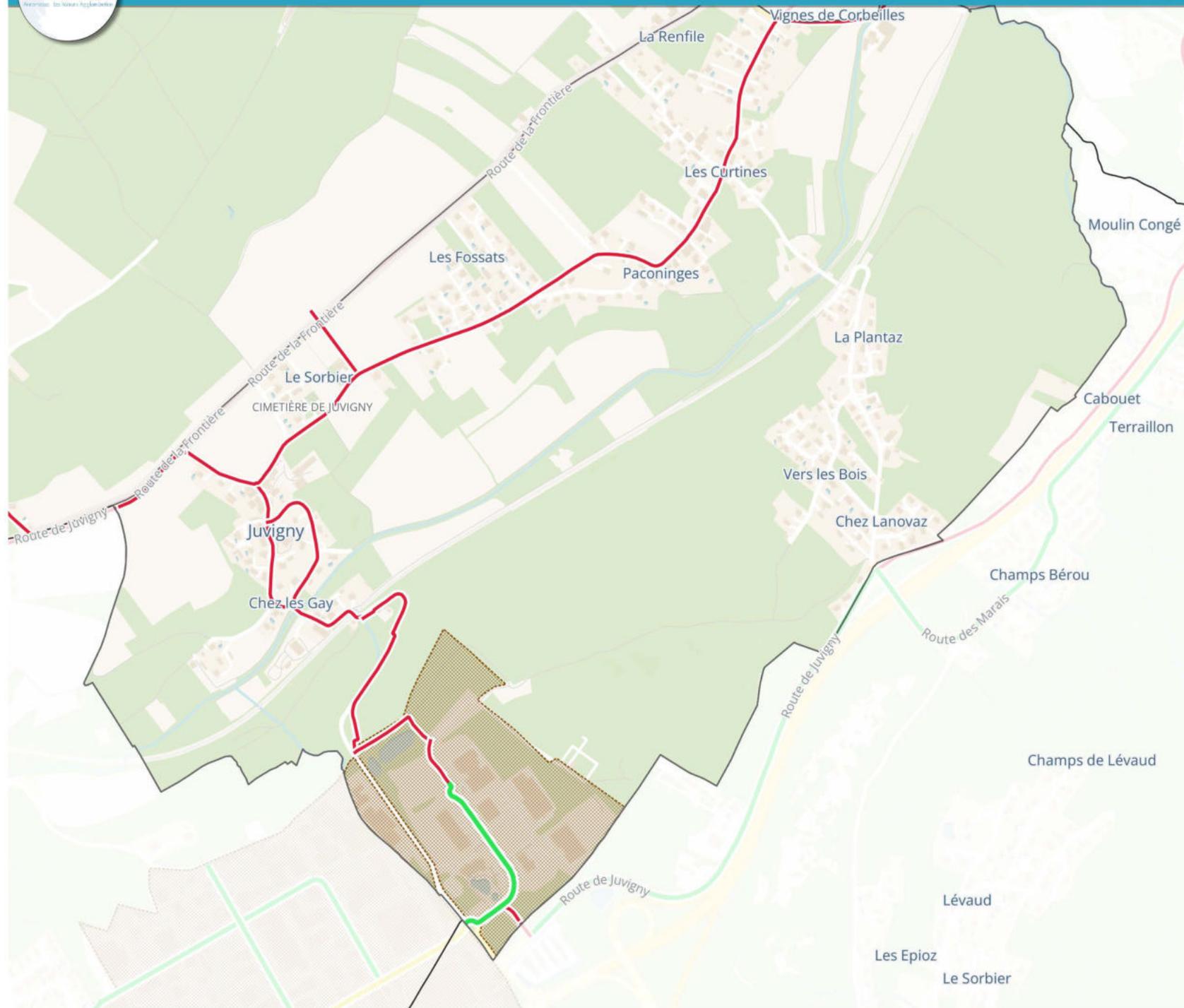
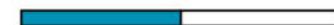
### et projetés

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
- Aménagement cyclable projeté

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025



# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

## Lucinges



Envoyé en préfecture le 24/06/2025

Reçu en préfecture le 24/06/2025

Publié le 25/06/2025

ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

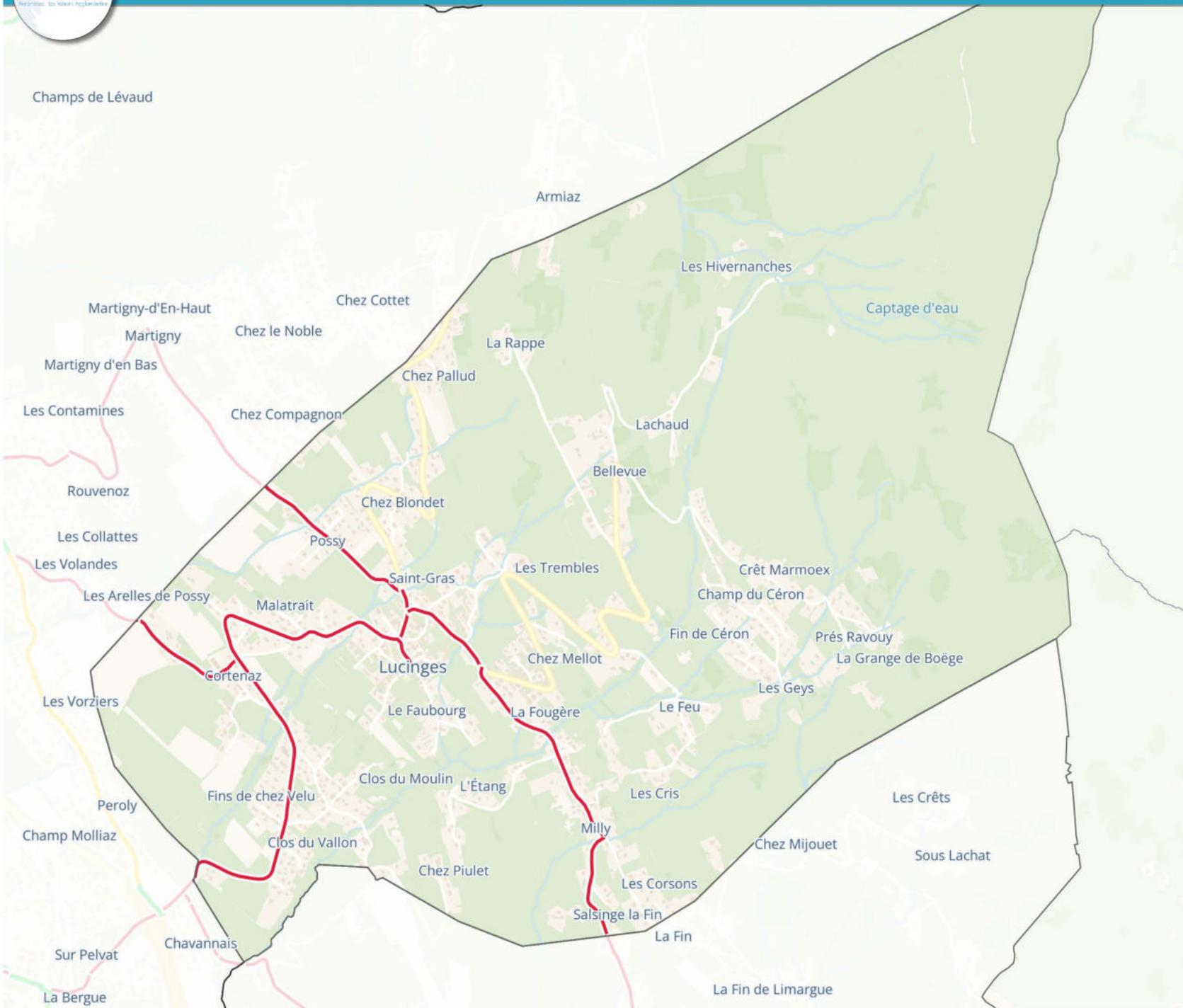
### et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025

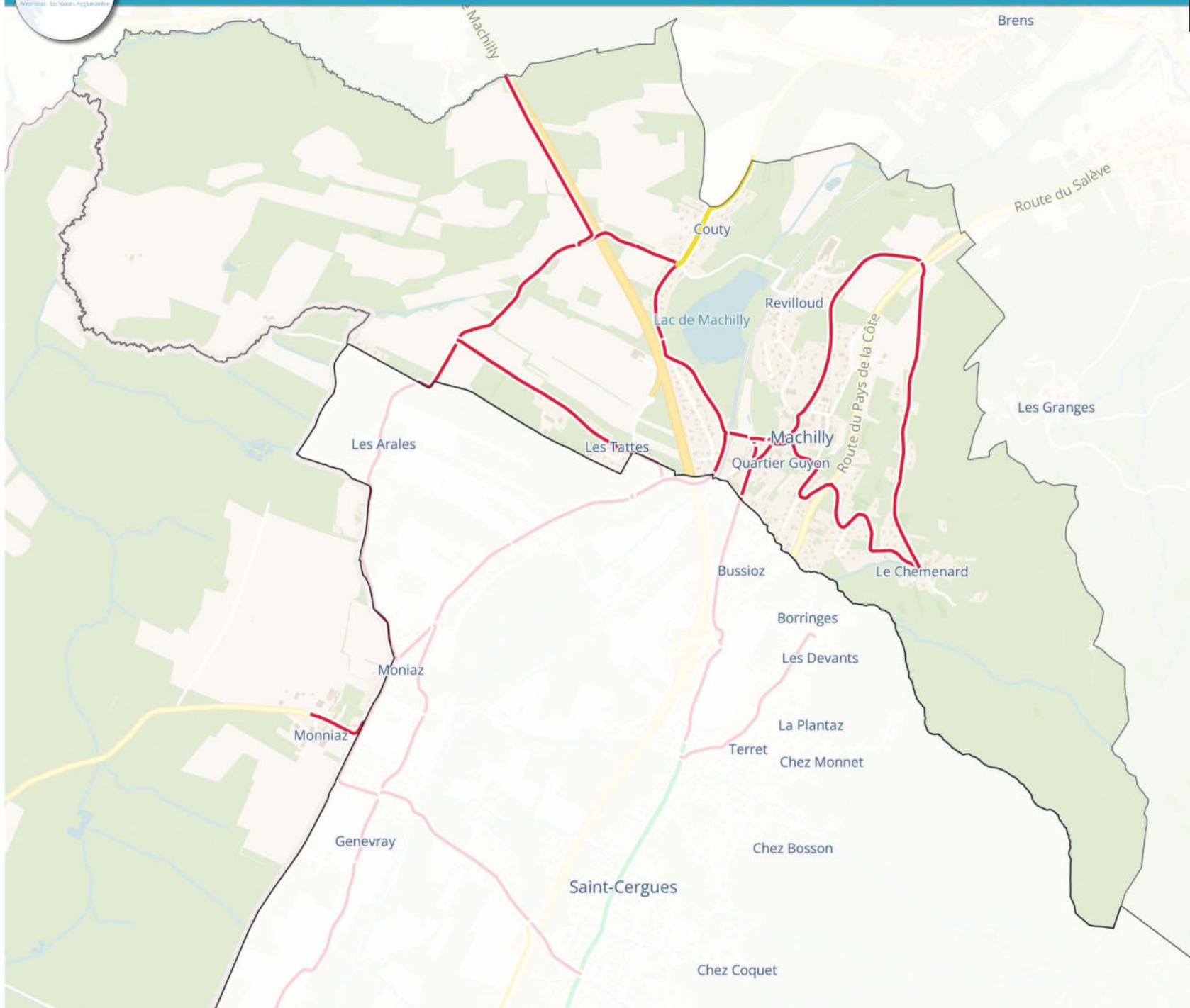
### et projetés

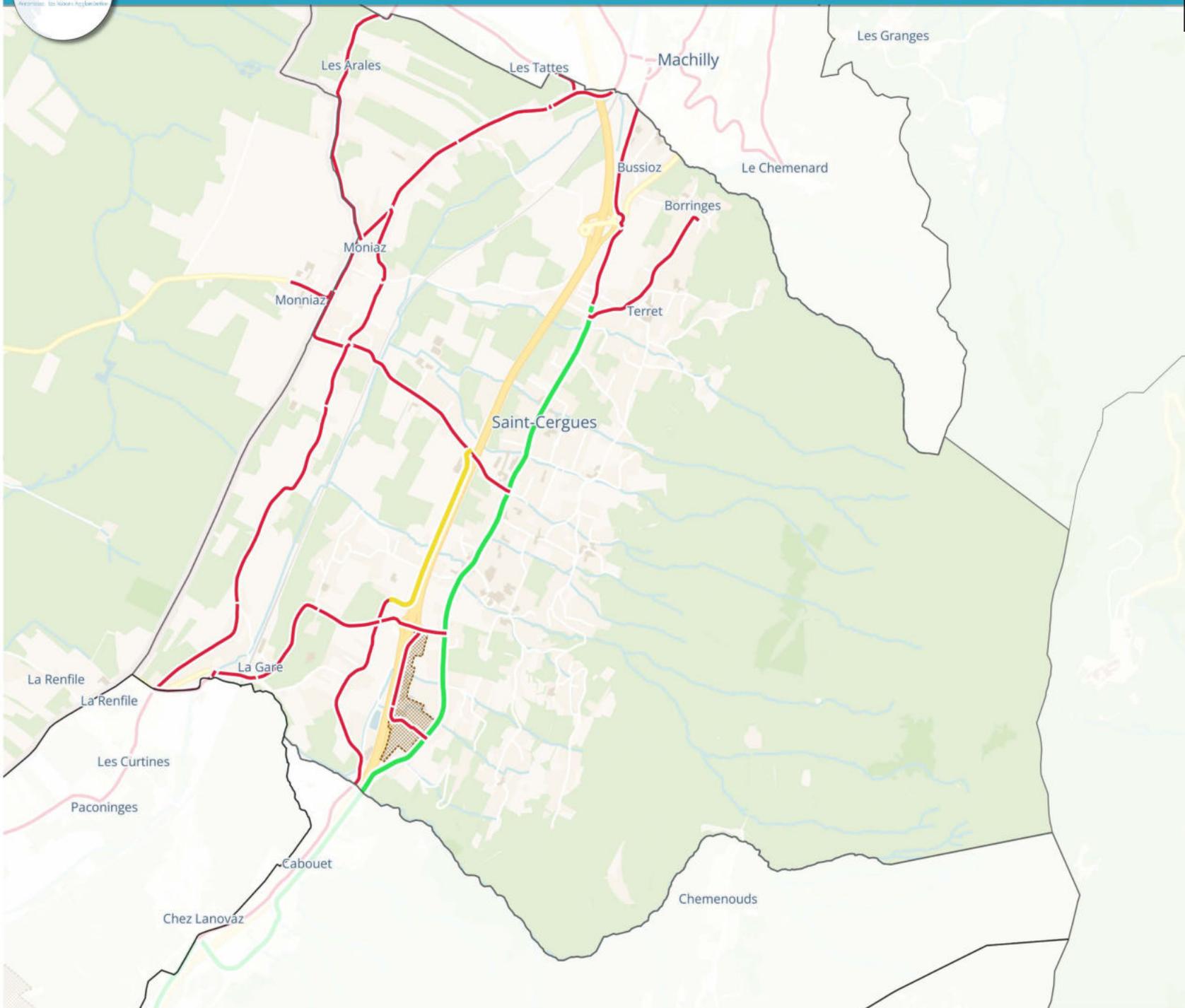
-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale

0 250 500 m





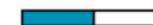
### et projetés

-  Aménagement cyclable existant
-  Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
-  Aménagement cyclable projeté

### Territoire

-  Limite communale
-  Zone d'Activité Economique

0 250 500 m





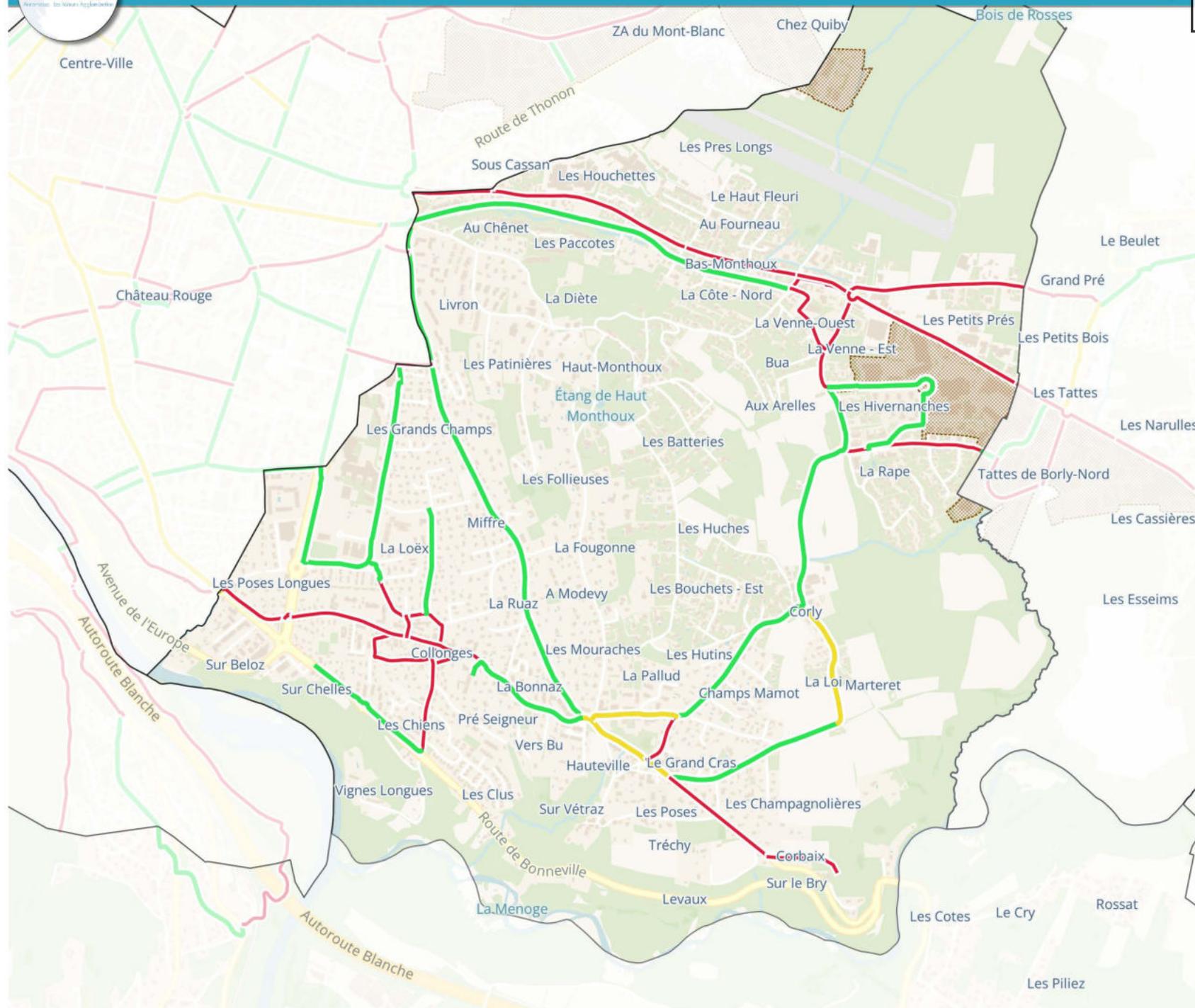
### et projetés

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
- Aménagement cyclable projeté

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m





# Schéma Directeur Cyclable - Aménagements existants et projetés

## Ville-la-Grand



Envoyé en préfecture le 24/06/2025  
Reçu en préfecture le 24/06/2025  
Publié le 25/06/2025  
ID : 074-200011773-20250619-CC\_2025\_0082-DE

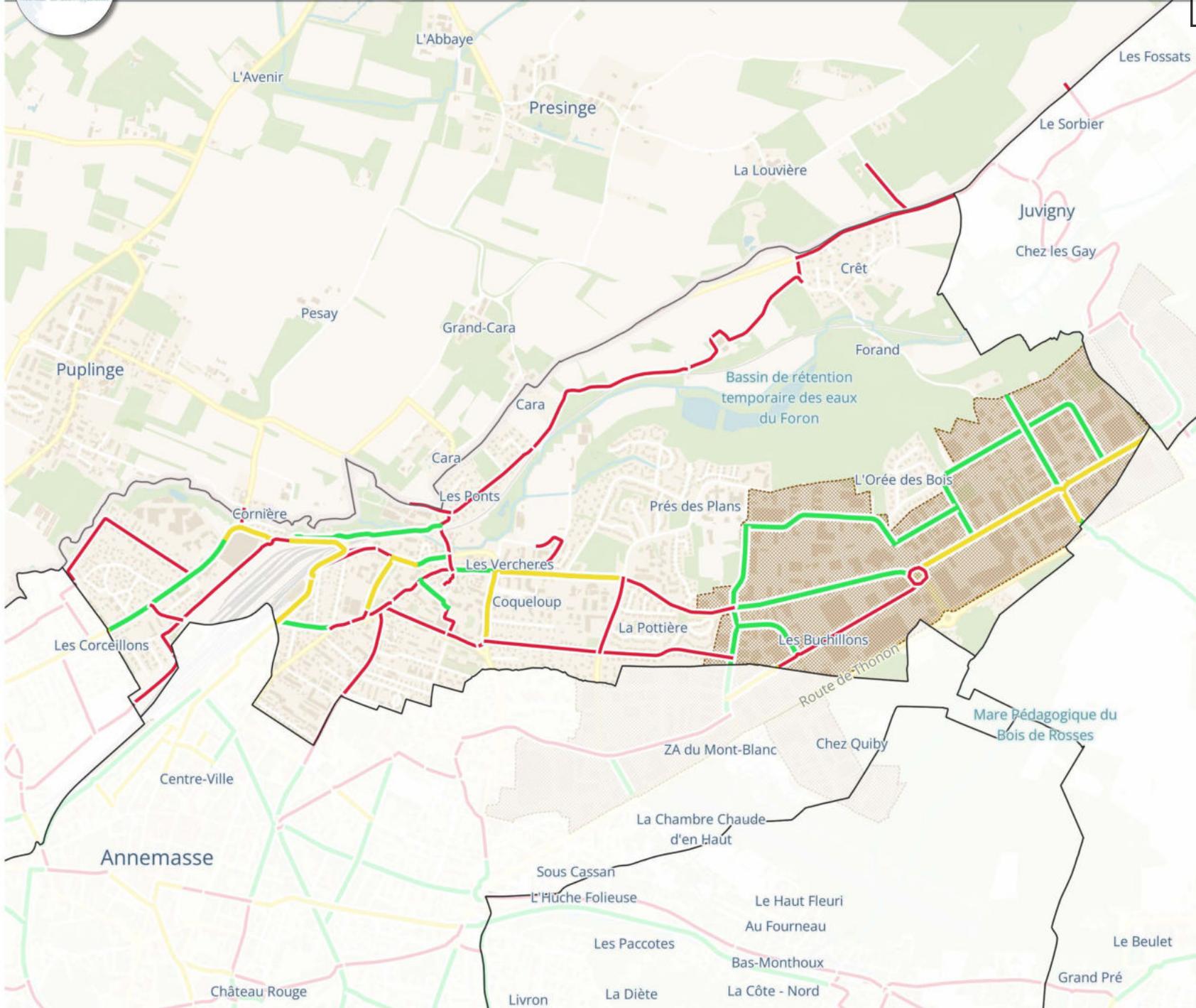
### et projetés

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable existant mais avec préconisation de modification
- Aménagement cyclable projeté

### Territoire

- Limite communale
- Zone d'Activité Economique

0 250 500 m



Fond de carte : voyager  
Réalisation : AESMB  
2025