



PETR du Pays de la Déodatie – Étude de faisabilité de liaison douce entre Bruyères et Gérardmer



Phase 3 – Programmation Comité de pilotage

Mars 2025

Louise JOLY
Théo STAPLETON



1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- Aménagements et services proposés le long du parcours
- Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

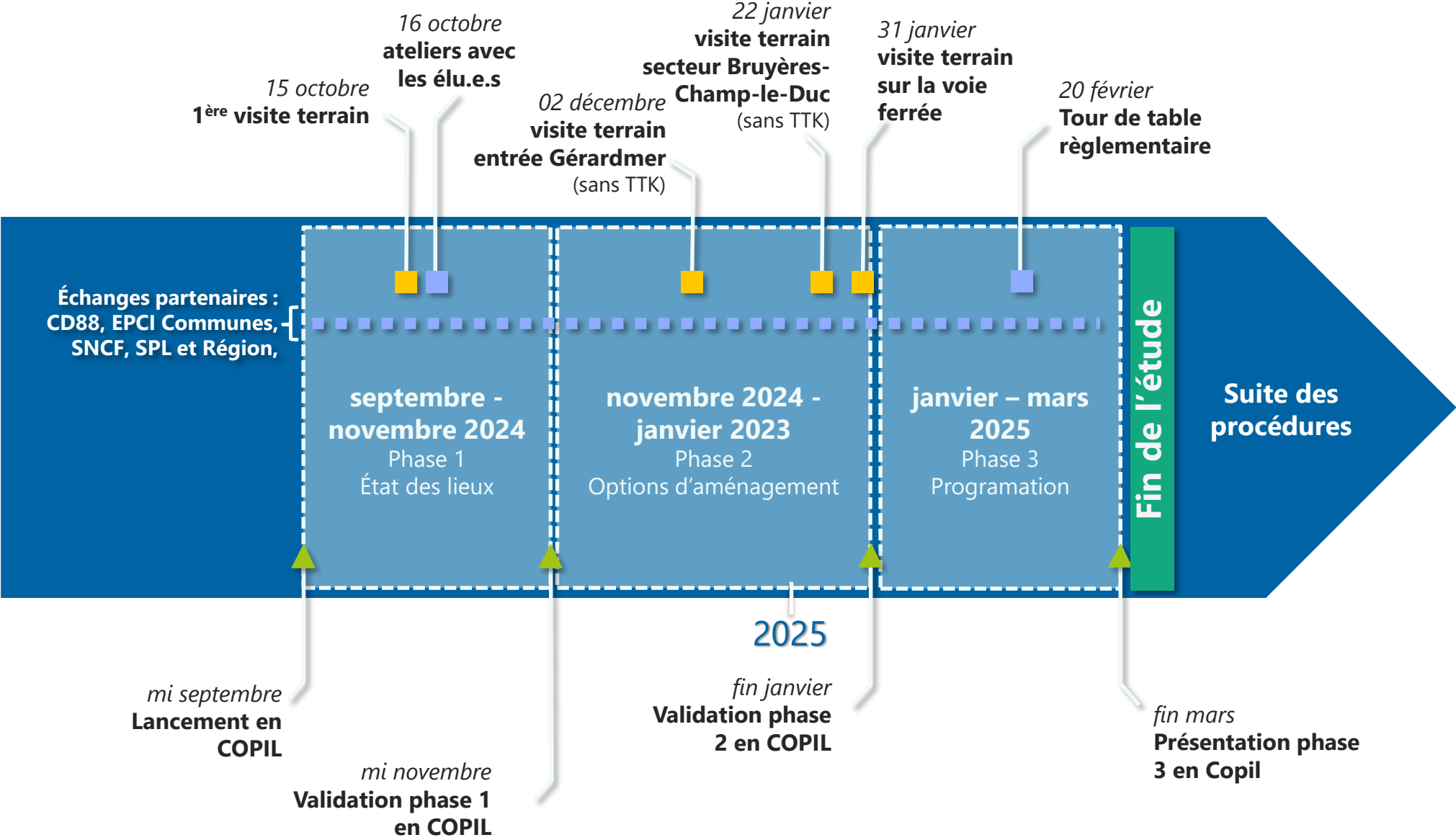
- Coût global et par territoire
- Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

- Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés







Pour garantir l'adéquation de l'étude aux spécificités du territoire et aux attentes des usagers, l'équipe d'étude s'est basé sur plusieurs sources de données.



Données existantes :

- Données statistiques et géographiques
 - Insee
 - DREAL Grand-Est
- Documents de planification locaux et intercommunaux
- Données fournies par le PETR
 - Photos repérage terrain
- Données fournies par les autres partenaires
 - Circuits cyclables et de randonnée
 - Données environnementales et patrimoniales



Temps d'échanges :

- Ateliers de concertation (cartographique)
 - 16/10 avec les communes et partenaires
 - Enrichissement du diagnostic
- Échanges avec les partenaires
 - SNCF 05/11/24
 - ATD 88 et CD88 08/11/24
 - CCGHV et ville de Gérardmer le 21/11/24
 - CD88 et ville de Gérardmer le 05/12/24
 - SNCF le 18/12/24
 - CCB2V le 07/01/25
 - Région et SPL Grand-Est Mobilités le 08/01/25
 - Sous-préfecture et acteurs règlementaires le 20/02/25
 - CD88 et ville de Gérardmer le 06/03/25



Visite terrain :

- 20/09/24, 15/10/24, 02/12/24, 22/01/25 et 31/01/25
- Appropriation du territoire
- Relevé des infrastructures et services existants
- Localisation des points durs





05/11/2024  Contact : V. BELLINI	• Passage en revue des passages à niveau et préconisations d'aménagements possibles • Prescriptions d'accessibilité le long du linéaire actif et distances de sécurité • Enjeux plutôt concentrés le long de la voie ferrée active, peu de prescription sur l'ancienne voie ferrée Laveline – Gérardmer • Précision du foncier à Granges-Aumontzey et Gérardmer
08/11/2024  Contact : F. DEMONTANT	• Visite terrain des ouvrages en cours • La majorité des ouvrages semblent a priori en bon état structurel et peuvent supporter l'aménagement d'une voie verte • Plutôt de l'entretien • Études environnementales préalables à prendre en compte (coûts, délais)
08/11/2024  Contact : C. VOIRIN	• Aménagements préconisés différents selon la catégorie des axes traversés • RD423 : Fort trafic, envisager des traversées en deux temps • RD31/50 : Simple traversée possible avec des chicanes de part et d'autre

→ À ce stade, pas de point bloquant
→ Poursuite de la co-construction en phase suivante



Échange avec les partenaires locaux : un point d'avancement **bimensuel** avec les **communautés de communes** et si besoin avec les communes ou **le Département**



LA VIE EN
VOSGES
le Département



Échanges avec d'autres partenaires



Région Grand Est et SPL Grand-Est Mobilités : qui va récupérer la propriété de ligne à partir de 2027



SNCF Réseau : sur les possibilités techniques de réalisation de la liaison en parallèle des voies



ATD 88 : sur le diagnostic des ouvrages

Échanges et visites terrain complémentaires avec les acteurs locaux :

- Point technique avec la ville de Gérardmer et la CCGHV le 21/11/24 : point sur les projets de la commune et tracé à l'étude sur les secteurs Kichompré et entrée de ville
- Visite sur le site entrée de Gérardmer le 02/12/24 : constat de l'état des berges (nécessité de reprises)
- Point technique liaison Bruyères – Champ-le-Duc le 07/01/25 : présentation des variantes et impacts associés, identification d'une parcelle pour compensation zone humide
- Visite sur site sur la liaison Bruyères – Champ-le-Duc le 22/01/25

→ Une clarification des projets annexes et précisions techniques
→ Approfondissement des procédures et du chiffrage en phase suivante



Échanges avec la SPL après la visite terrain du 31/01/2025 :



- Accord de principe pour que les travaux soient intégrés dans les travaux de la ligne.
- Prochaine étape : conventionnement
- Premier paragraphe de cahier des charges transmis en février à la SPL
- Délais annoncés : recrutement concessionnaire 07/26 - transfert de propriété 12/27 - travaux à partir de 2028

Tour de table règlementaire du 20/02/2025 :



- Points sur le dossier au cas par cas à réaliser en priorité
- Quasi certain d'avoir un inventaire 4 saisons à réaliser : à intégrer dès que possible dans les procédures

Temps d'échange avec le CD88 et la commune de Gérardmer le 06/03/2025 :



- Giratoires de la Croisette
 - CD88 ne retravaillera pas le giratoire (autre que les enrobés)
 - Pas de passage de 2 voies à 1 voie
 - Nécessité d'approfondissement d'étude sur ce secteur
- Présentation des autres traversées de routes départementales



Suite à la présentation, les points qui seront abordés en fin de réunion :

- **Un positionnement officiel sur la volonté de poursuivre sur ce projet et passer dans l'opérationnalité du projet**
- **Définition des délais**
- **Clé de répartition financière pour les études et procédures à venir**
 - Même méthodologie de MOE/travaux en fonction des EPCI ou séparation,
 - En fonction de la capacité (temps) de réalisation en interne à la CC Bruyères
- **Portage de la phase opérationnelle**
- **Entretien de l'itinéraire**
- **Quel rôle du tissu associatif pour la promotion du projet ?**

- **Un COPIL en juin 2025 pour acter ces éléments**



1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

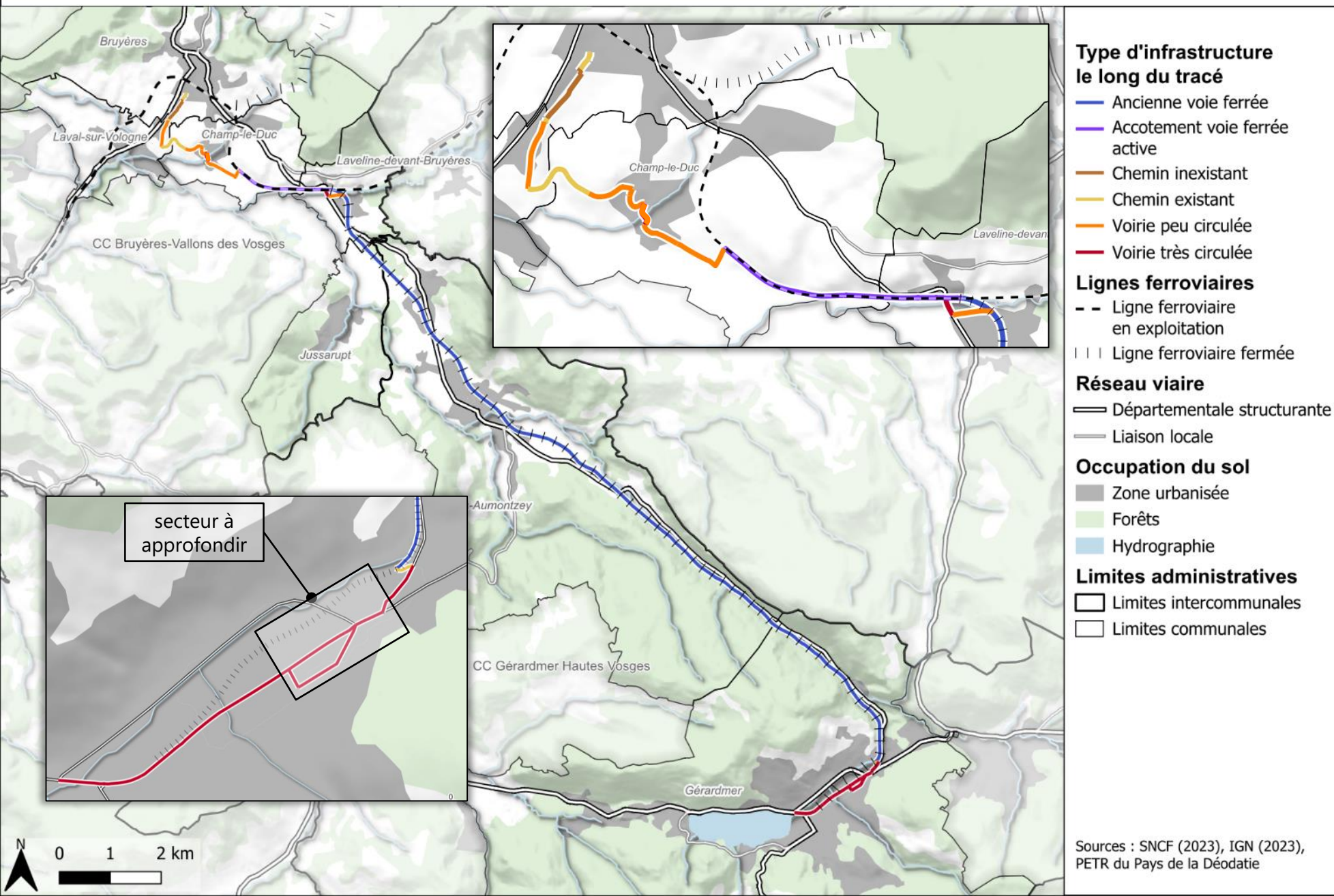
- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés



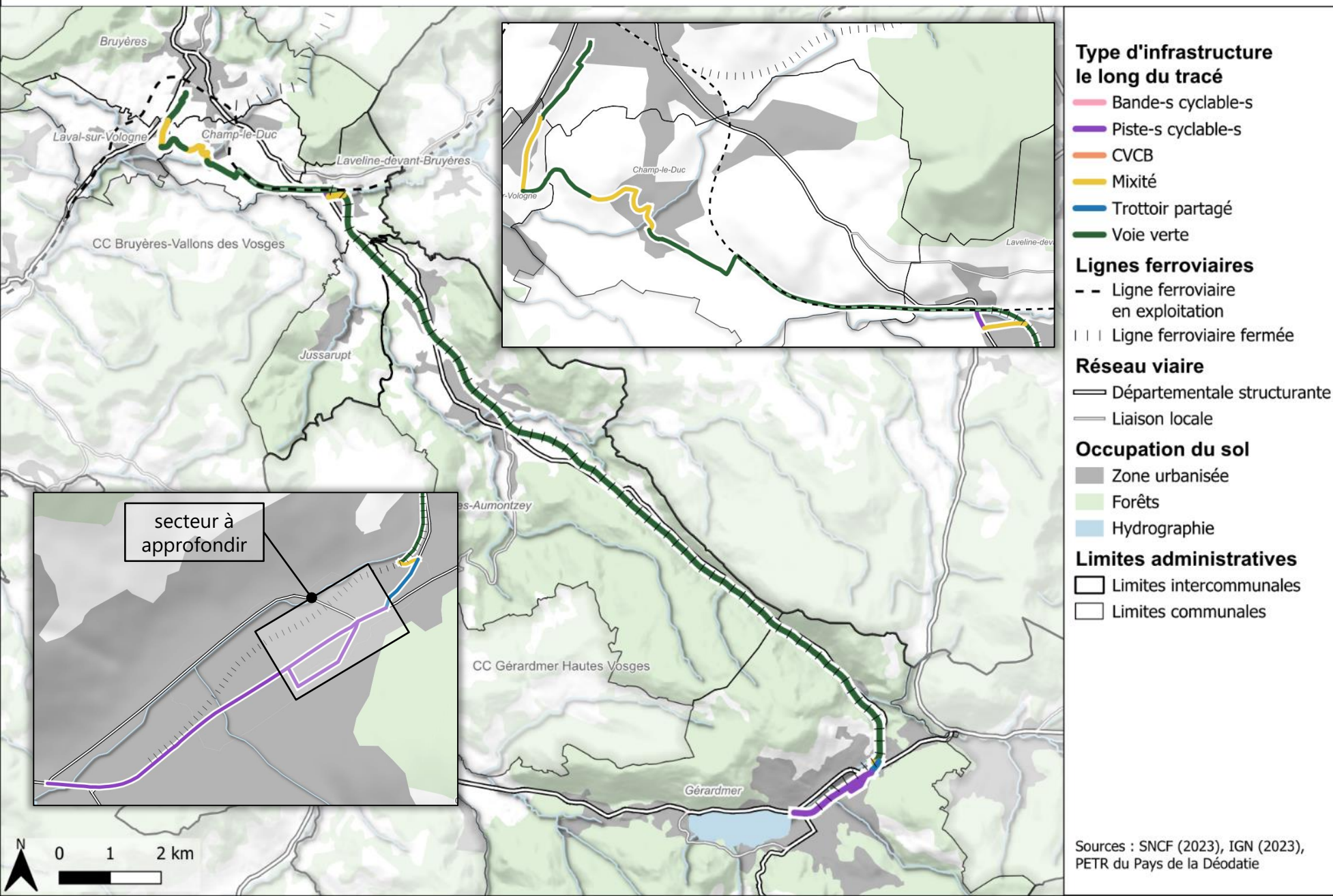


6 types d'infrastructures sont recensés le long du tracé de la liaison douce :

- **Ancienne voie ferrée**
- **Accotement de la voie ferrée active**
- **Chemin inexistant**
- **Chemin existant**
- **Voirie peu circulée**
- **Voirie très circulée**

Les propositions d'aménagements préconisées seront différentes en fonction du contexte infrastructurel local.

Propositions d'aménagements de la liaison douce



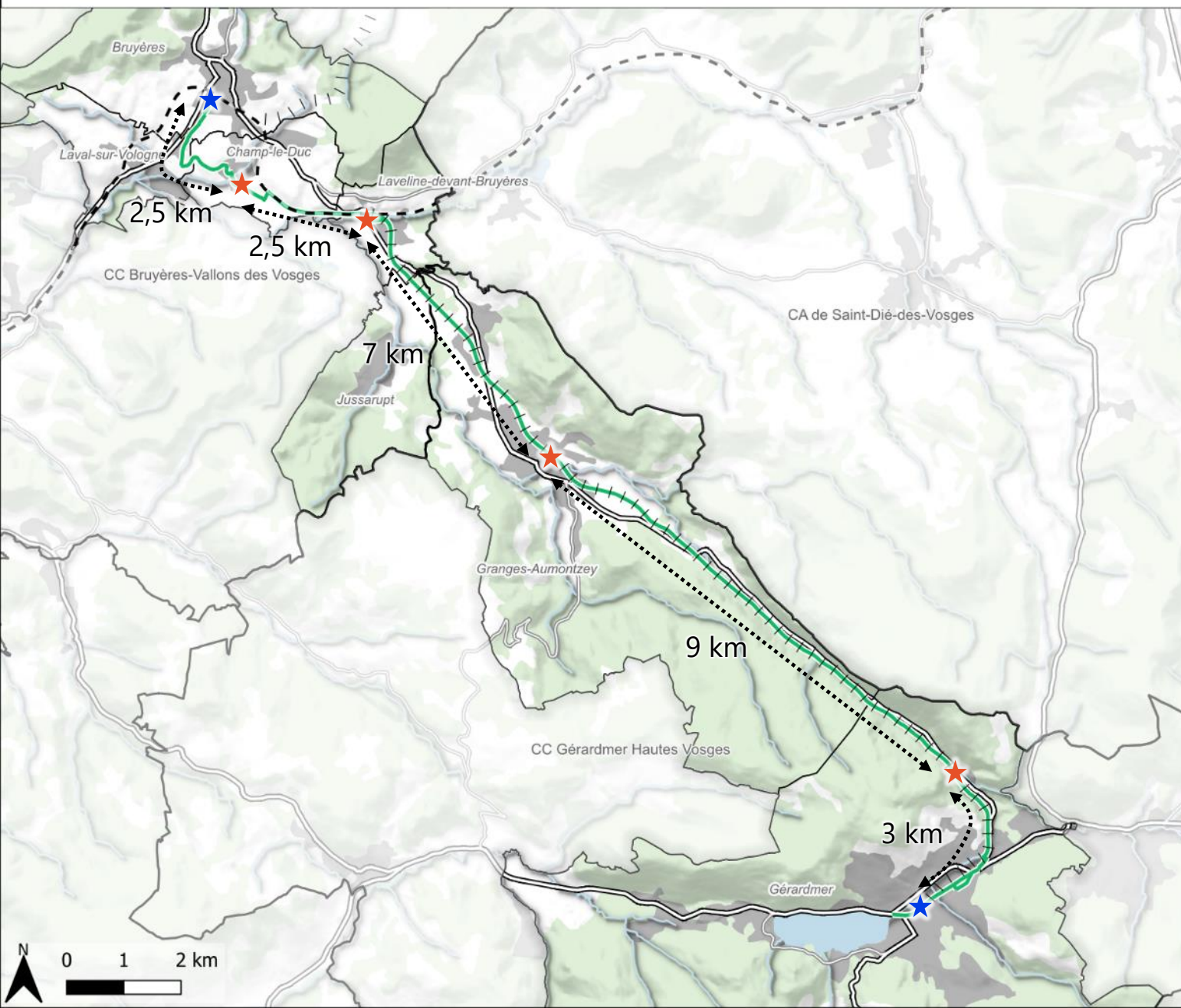
Un parcours structurant avec des opportunités de réalisation tout le long du tracé



Échange avec la Région et la SPL Grand Est : L'aménagement de la voie verte en accotement de la voie ferrée active **se fera de concert avec le projet de régénération de la ligne ferroviaire** et respectant des principes de sécurité précis.

Les **travaux ne pourront être réalisés avant 2028** et seront **intégrés au projet de régénération** de la ligne ferroviaire.

Localisation possible des aires de repos et de service



Tracé à l'étude

— Liaison douce
Bruyères - Gérardmer

★ Aire de service possible



★ Halte-repos possible



2 aires de service identifiées :

- ❖ Bruyères (en coordination avec le projet de l'épine dorsale)
- ❖ Gérardmer (OT ou bord du Lac)

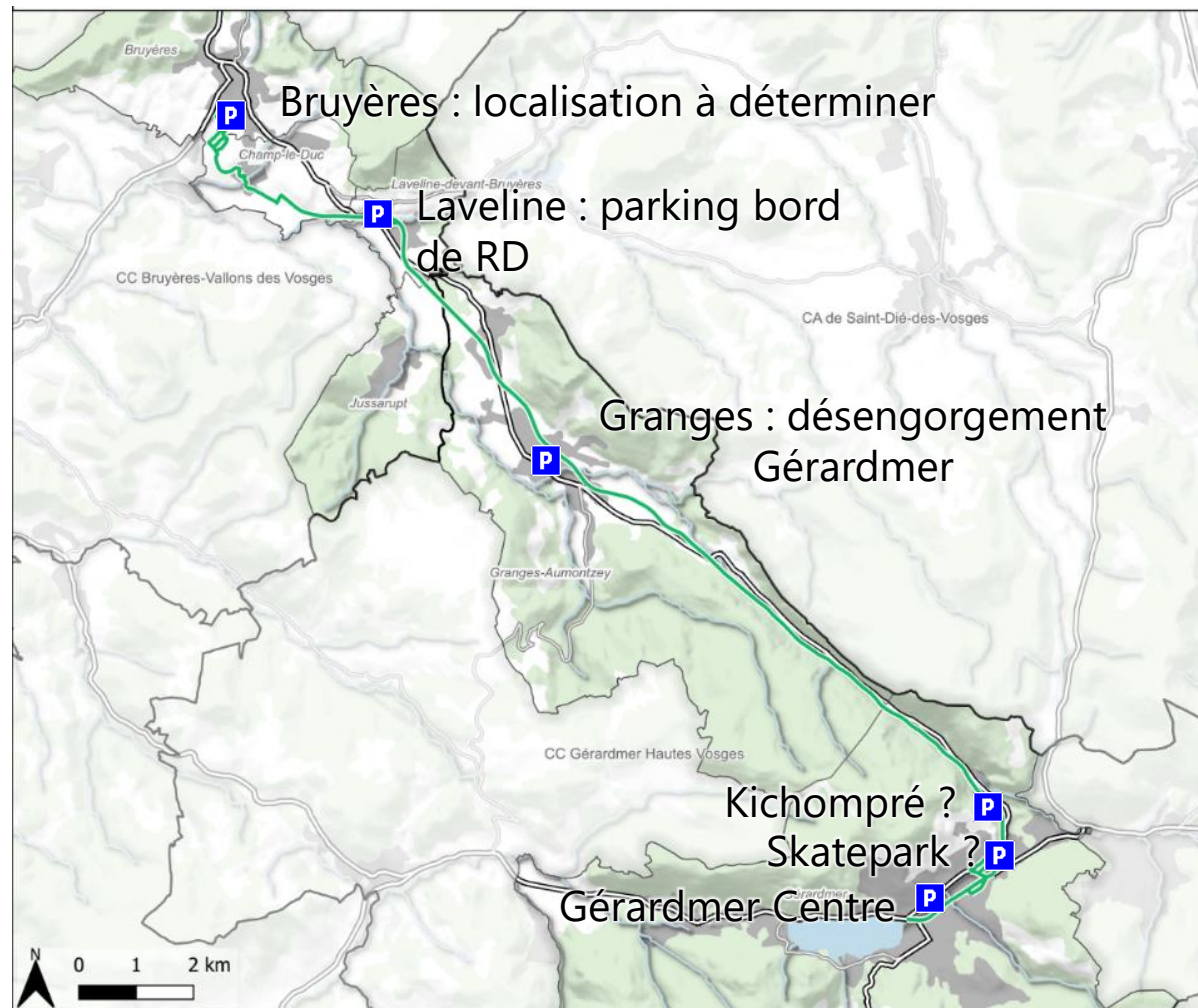
4 aires de repos identifiées :

- ❖ Champ-le-Duc près de l'église
- ❖ Laveline (proche de l'ancienne gare)
- ❖ Granges-Aumontzey (centre-ville ?)
- ❖ Kichompré (Garnier Thiebaut ?)

→ un travail de localisation à affiner avec les CC / communes / services du tourisme



Services annexes : localisation possible des parkings



→ un travail de localisation à affiner avec les
CC / communes / services du tourisme

Parking aménagé à proximité d'une voie verte à Cognières (70), Source : TTK, 2023





1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

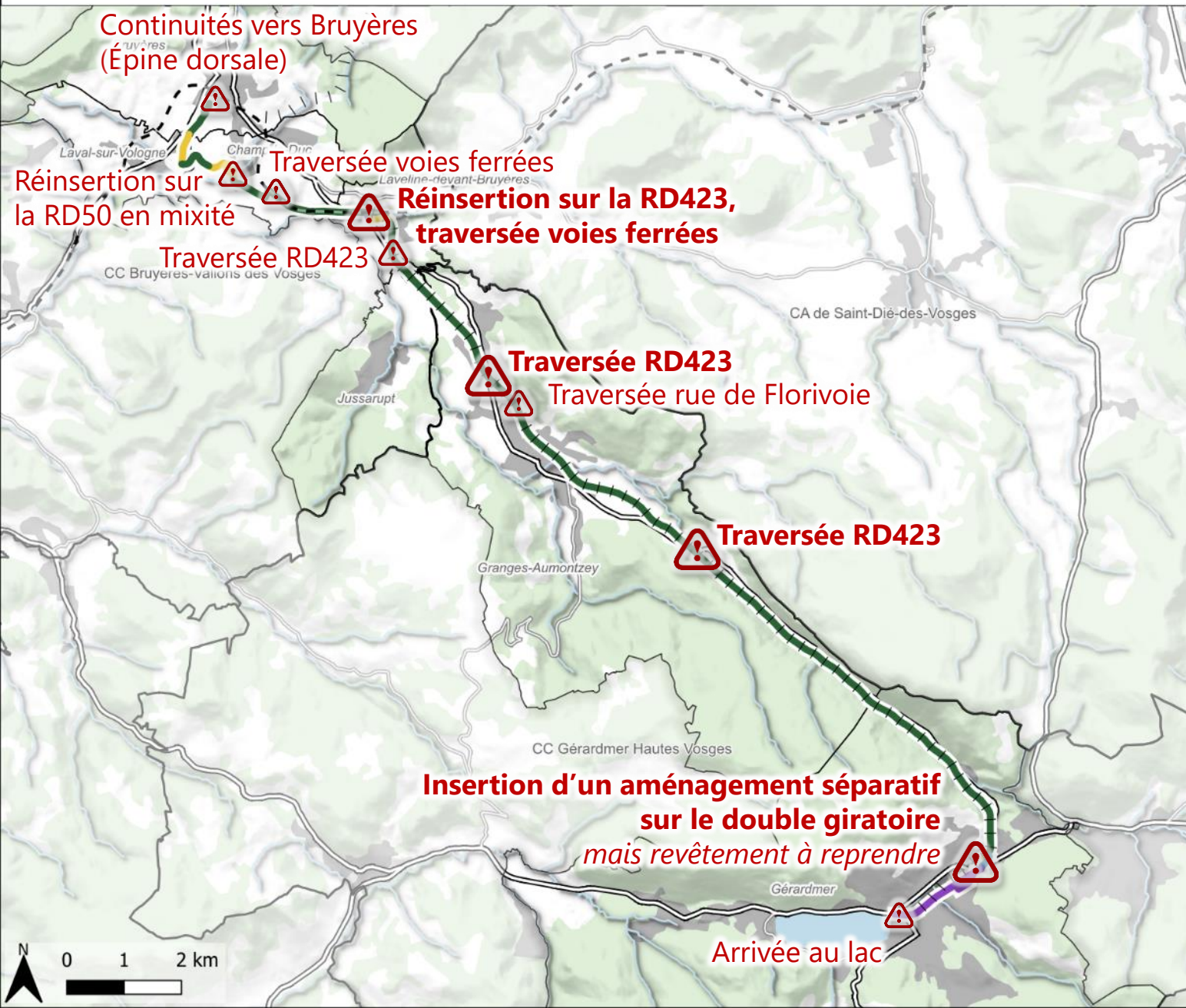
4. Conduite de projet

- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés



Propositions d'aménagements - Enjeux intersections



Type d'infrastructure le long du tracé

- Bande-s cyclable-s
- Piste-s cyclable-s
- CVCB
- Mixité
- Trottoir partagé
- Voie verte

Lignes ferroviaires

- Ligne ferroviaire en exploitation
- Ligne ferroviaire fermée

Réseau viaire

- Départementale structurante
- Liaison locale

Occupation du sol

- Zone urbanisée
- Forêts
- Hydrographie

Limites administratives

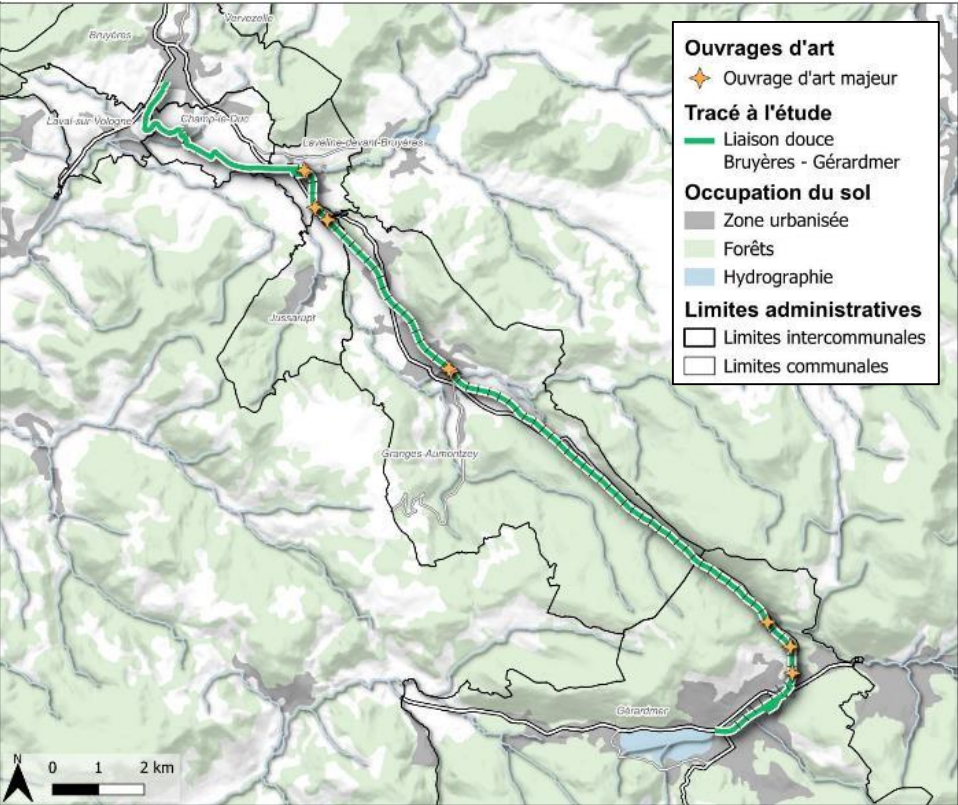
- Limites intercommunales
- Limites communales

Sources : SNCF (2023), IGN (2023), PETR du Pays de la Déodatie





Ouvrages d'arts : arbitrage stratégique à réaliser (extrait étude ATD88)



Ouvrage	Commune	Cotation IQOA 2024 Visite d'évaluation ATD	Surveillance (1)			Montant estimatif (2) des travaux (€ HT)		
			Annuelle (régie)	Visite d'évaluation (3 ans)	Inspection détaillée (6 ans)	Immédiats (Adaptation Voie Douce)	A programmer (maintenance OA)	TOTAL
OA1	Laveline dvt Bruyères.	Classe 2	X	X	(Recommandé)	43 000	27 000	70 000
OA2	Laveline dvt Bruyères.	Classe 2E	X	X	(Recommandé)	25 000	20 000	45 000
OA3	Laveline dvt Bruyères.	Classe 3-S	X	X	(Recommandé)	75 000		75 000
OA4	Jussarupt	Classe 3-S	X	X	(Recommandé)	40 000		40 000
OA5	Granges-Aumontzey	Classe 2E	X	X	(Recommandé)	15 000	25 000	40 000
OA6	Granges-Aumontzey	Classe 3-S	X	X	OUI : suivre évolution	195 000	340 000	535 000
OA7	Gerardmer	Classe 2E	X	X	OUI : suivre évolution	26 000	149 000	175 000
OA8	Gerardmer	Classe 2E	X	X	OUI : suivre évolution	29 000	41 000	70 000
OA9	Gerardmer	Classe 3	X	X	OUI : suivre évolution	20 000	150 000	170 000
			Sous-total régie	Sous-total Visite d'évaluation	Sous-total inspections détaillées	Sous-total Travaux immédiats	Sous-total A programmer	TOTAL OPERATION :
			0 €HT / an	3 ouvrages/an = 1 000 € HT/an	2 ouvrages/an = 5 000 € HT/an	468 000	752 000	1 220 000

(1) Modes et fréquence de surveillance recommandés pour les ouvrages communaux

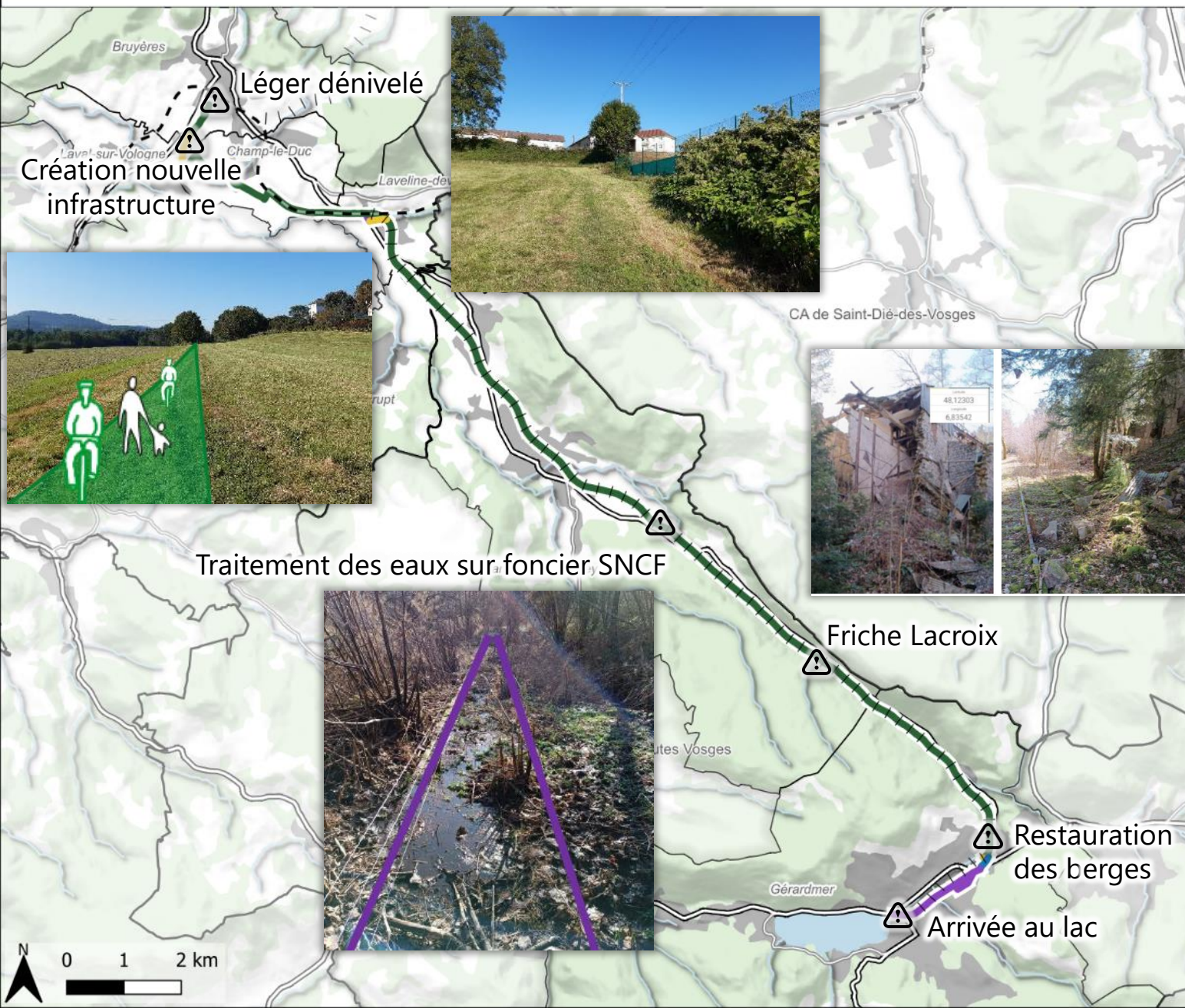
Après avoir réalisé les travaux de réparation adéquats : suppression des IDP (Ouvrage courant, non pathologique)

(2) Travaux estimés à base de ratios issus d'opérations unitaires, hors installations, matériaux dangereux éventuels, et hors rétablissement de chaussée idem section courante

Stratégie réactive
« minimiser puis corriger »

Stratégie proactive
« Investir pour anticiper »

Propositions d'aménagements - Autres enjeux infrastructures



Type d'infrastructure le long du tracé

- Bande-s cyclable-s
- Piste-s cyclable-s
- CVCB
- Mixité
- Trottoir partagé
- Voie verte

Lignes ferroviaires

- Ligne ferroviaire en exploitation
- ||| Ligne ferroviaire fermée

Réseau viaire

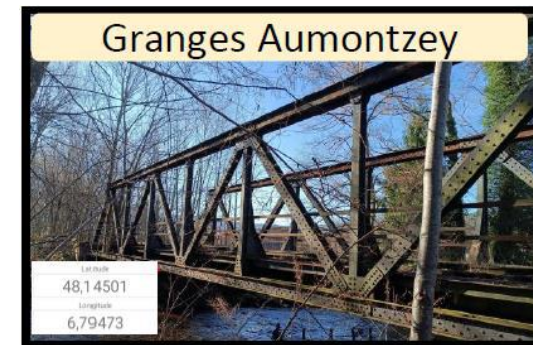
- Départementale structurante
- Liaison locale

Occupation du sol

- Zone urbanisée
- Forêts
- Hydrographie

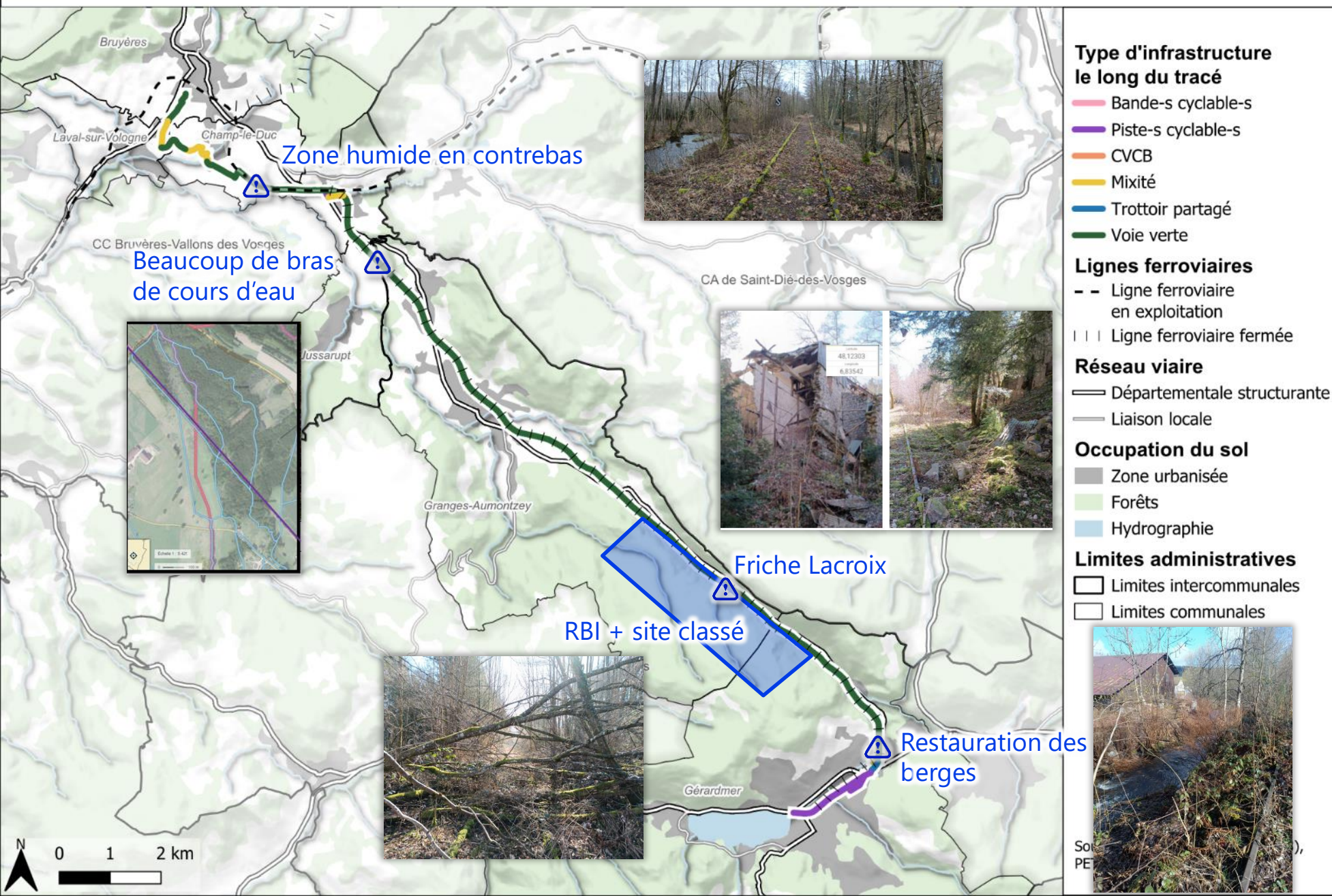
Limites administratives

- Limites intercommunales
- Limites communales



+ Ouvrages (mise en conformité à court terme – garde corps, platelages métalliques)

+ gestion à long terme de l'entretien notamment des ouvrages (peut être coûteux)

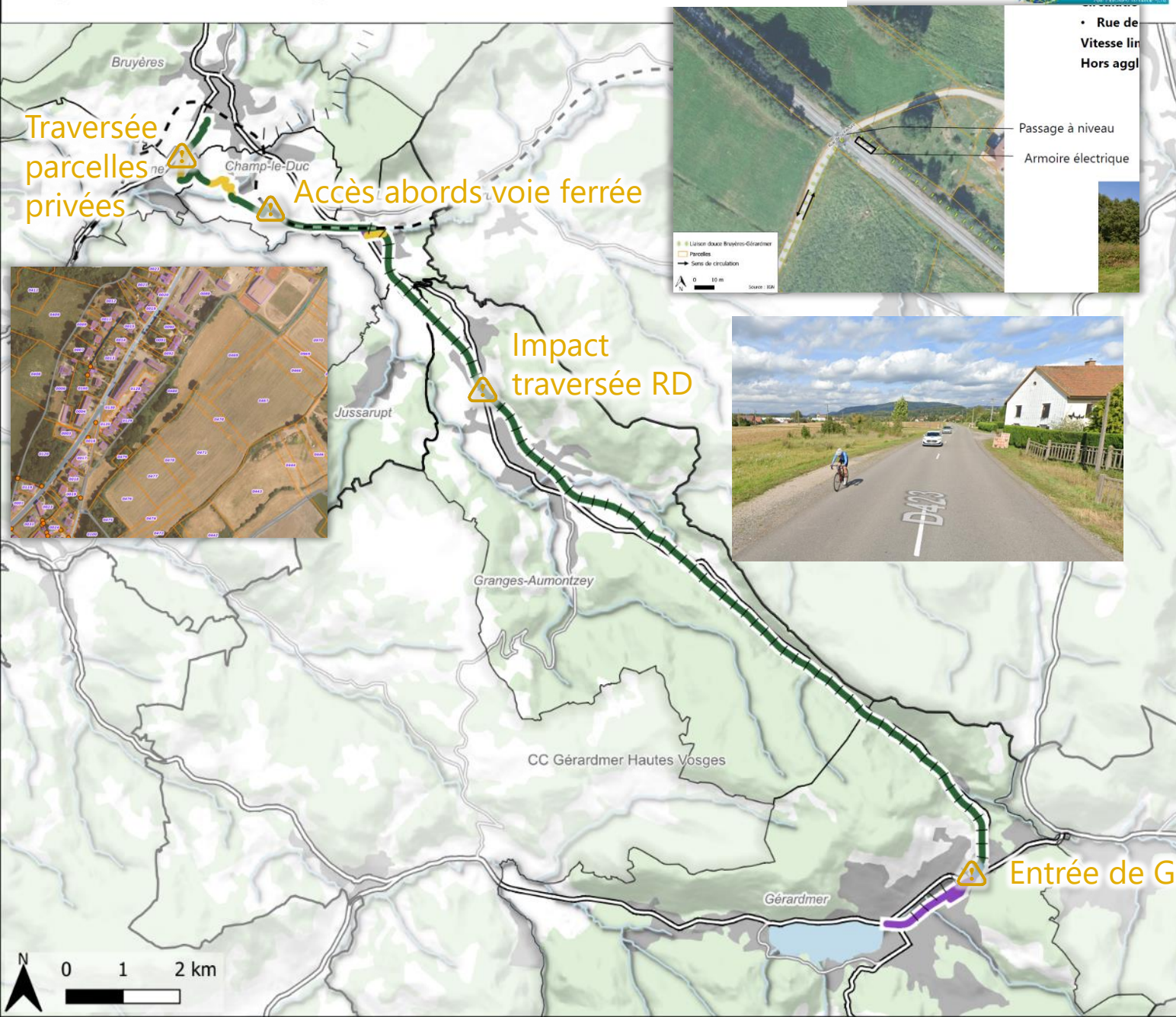


A priori peu de démarches environnementales sur les ouvrages (sauf treillis ouvrage Granges)

Démarches en phase travaux (notamment à proximité des zones humides)

Friche Lacroix : la commune de Granges-A. s'est saisie du dossier

Propositions d'aménagements - Enjeux fonciers



Type d'infrastructure le long du tracé

- Bande-s cyclable-s
- Piste-s cyclable-s
- CVCB
- Mixité
- Trottoir partagé
- Voie verte

Lignes ferroviaires

- - Ligne ferroviaire en exploitation
- | | | Ligne ferroviaire fermée

Réseau viaire

- Départementale structurante
- Liaison locale

Occupation du sol

- Zone urbanisée
- Forêts
- Hydrographie

Limites administratives

- Limites intercommunales
- Limites communales

Sources : SNCF (2023), IGN (2023),
PETR du Pays de la Déodatie

Des aspects qui
dépendent des
communes





1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés





Le chiffrage a été réalisé sur la base de ratios, coûts travaux et aléas (15%) inclus.

Estimation coûts travaux sur la base des ratios HT : un coût global entre ~5,5 et 7,9 Mio€* HT

- ❖ dont coûts **études et inventaire** entre **0,5Mio€ et 0,65Mio€**
- ❖ dont **ouvrages** entre **0,5Mio€ et 1,2Mio€** à prévoir
- ❖ soit **entre ~230 et ~320 k€/km**
- ❖ Estimation coûts **entretien** par an : **~86k€** d'entretien par an

** hors acquisitions foncières,
services annexes*

Un effet d'aubaine

- ❖ **Rénovation de la ligne ferrée 062000** par la Région

Des subventions mobilisables

- ❖ **Une réponse à l'appel à projet AVELO 3** par les deux CC
- ❖ **D'autres subventions à activer**



Voie
verte

Type	Coût	Unit.
Enrobé - Tapis (Sol portant - Circulation légère)	25€/m²	
Enrobé - Sol non portant - Circulation légère	45€/m²	
Enrobé - Sol portant - Circulation lourde	75€/m²	
Enrobé - Sol non portant - Circulation lourde	110€/m²	

Piste
cyclable

Type	Coût	Unit.
UNIDIRectionnelle - Sur chaussée (Bordure)	40€/ml	
UNIDIRectionnelle - Sur voie - avec reprise du profil (1 trottoir)	250€/ml	

Trottoir
mixité

Type	Coût	Unit.
Trottoir partagé - avec reprise du profil (1 trottoir)	100€/ml	

Points
durs

Points durs	Coût	Unit.
Restauration des berges	600€/m²	
Intersection à sécuriser	1 à 50 000€/u	
Intersection avec reprise voirie	100 000€/u	

CCB2V	CCGHV
2 731 m	14 376 m
3 211 m	-
-	-
-	-

-	2 277 m
-	2 277 m

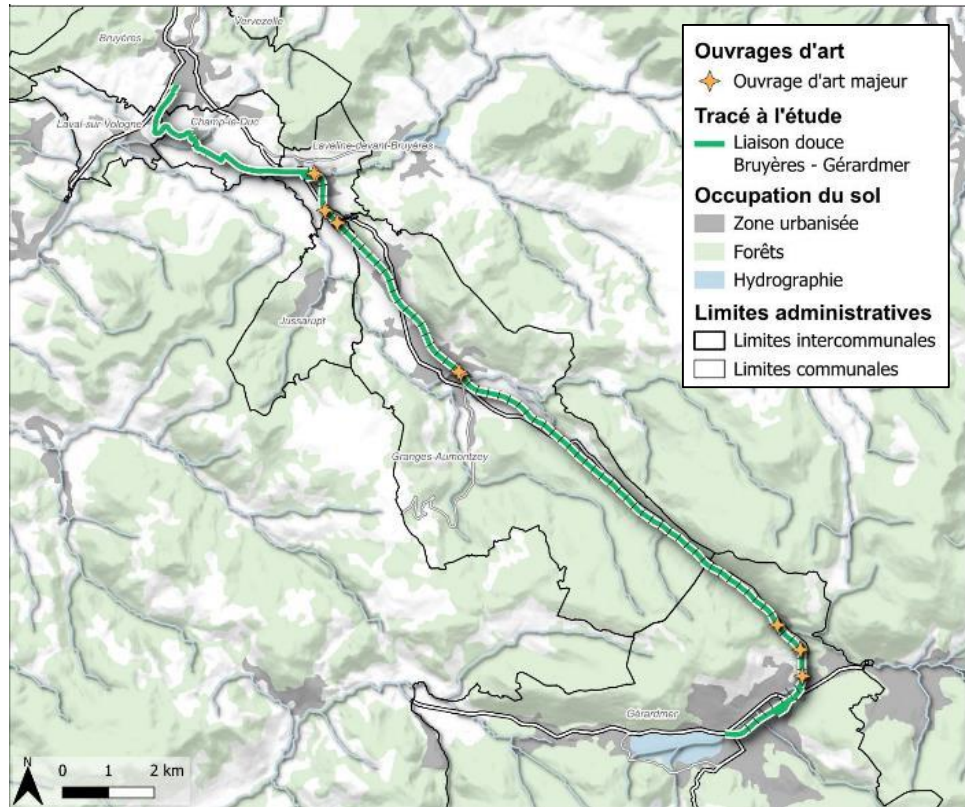
-	265 m
---	-------

1 773 m	90 m
---------	------

-	3m de haut * 100 m
16	25
-	3

+ coûts **ouvrages** : cf diapositive spécifique

❖ **Chiffrage différencié par type d'aménagement et réparti par tronçon homogène**



Ouvrage	Commune	Cotation IQOA 2024 Visite d'évaluation ATD	Surveillance (1)			Montant estimatif (2) des travaux (€ HT)		
			Annuelle (régie)	Visite d'évaluation (3 ans)	Inspection détaillée (6 ans)	Immédiats (Adaptation Voie Douce)	A programmer (maintenance OA)	TOTAL
OA1	Laveline dvt Bruyères.	Classe 2	X	X	(Recommandé)	43 000	27 000	70 000
OA2	Laveline dvt Bruyères.	Classe 2E	X	X	(Recommandé)	25 000	20 000	45 000
OA3	Laveline dvt Bruyères.	Classe 3-S	X	X	(Recommandé)	75 000		75 000
OA4	Jussarupt	Classe 3-S	X	X	(Recommandé)	40 000		40 000
OA5	Granges-Aumontzey	Classe 2E	X	X	(Recommandé)	15 000	25 000	40 000
OA6	Granges-Aumontzey	Classe 3-S	X	X	OUI : suivre évolution	195 000	340 000	535 000
OA7	Gerardmer	Classe 2E	X	X	OUI : suivre évolution	26 000	149 000	175 000
OA8	Gerardmer	Classe 2E	X	X	OUI : suivre évolution	29 000	41 000	70 000
OA9	Gerardmer	Classe 3	X	X	OUI : suivre évolution	20 000	150 000	170 000
			Sous-total régie	Sous-total Visite d'évaluation	Sous-total inspections détaillées	Sous-total Travaux immédiats	Sous-total A programmer	TOTAL OPERATION :
			0 €HT / an	3 ouvrages/an = 1 000 € HT/an	2 ouvrages/an = 5 000 € HT/an	468 000	752 000	1 220 000

(1) Modes et fréquence de surveillance recommandés pour les ouvrages communaux

Après avoir réalisé les travaux de réparation adéquats : suppression des IDP (Ouvrage courant, non pathologique)

(2) Travaux estimés à base de ratios issus d'opérations unitaires, hors installations, matériaux dangereux éventuels, et hors rétablissement de chaussée idem section courante

Stratégie réactive
« minimiser puis corriger »

Stratégie proactive
« Investir pour anticiper »

À l'issue de l'étude de faisabilité, il n'y a pas de décision finale à prendre concernant le revêtement des sections en voie verte.

Afin de nourrir la réflexion des prochaines études (AVP, PRO), le bureau d'étude souhaite présenter ce tableau de synthèse des avantages et inconvénients des deux grandes familles de revêtement :

	Stabilisé	Enrobé
Coûts d'aménagement	Moins cher que l'enrobé	Entre +50% et +150% plus cher à l'aménagement
Coûts d'entretien (k€/km/an)	Compacté : 5,8 ; Renforcé : 2,8	1,6
Durée de vie	7 ans, réduite à 1 an si passage d'engins agricoles lourds	30 ans
Gaz à effet de serre	Entre 1,5 et 3 fois plus de GES émis sur la durée de vie (source : France Nature Environnement)	Peut encore être réduit en utilisant à enrobé à froid (moins d'énergie nécessaire à la production)
Pollution par relargage	Dispersion d'éléments toxiques (Cuivre, Plomb...) et de sable dû à l'effritement (source : FNE)	Pas de relargage d'éléments polluants observé
Coefficient d'imperméabilisation	Compacté : 0,7 ; Renforcé : 0,85 (source : FNE)	0,95 (source FNE)
Intégration paysagère	Meilleure intégration paysagère	Intégration médiocre peut être compensée par le choix d'un enrobé clair
Confort pour les cyclistes	Impraticable si intempéries Impraticable si passage de tracteurs	Praticable et roulant par tous les temps et en toutes saisons
Confort pour les randonneurs	Meilleur confort pour la marche par temps sec	Préférentiel par 67% des usagers (source : FNE)
Accessibilité PMR, rollers	Inaccessible	Accessible

 **Chiffrage d'un revêtement en enrobé** dans l'étude de faisabilité ; une thématique à approfondir

Revêtement (sur la base d'un enrobé)
Durée de vie d'environ 30 ans
Inspection mensuelle pour repérer les fissures ou nids de poule éventuels
Balayage 2x / an ; Nettoyage via projection d'eau sous pression

Signalisation
Panneaux et marquages au sol
Inspection annuelle
Remplacement ou nettoyage des panneaux
Nettoyage par brossage / soufflage haute pression Remarquage ou rafraîchissement selon besoin

Végétation
Nettoyage : ramassage des branches / feuilles mortes aux abords des pistes ~ fréquence régulière, particulièrement en automne et après les intempéries
Tonte de l'herbe rase ~ fréquence hebdomadaire selon l'environnement
Fauchage des herbes hautes ~ 2 à 4 fois lors de la saison estivale
Débroussaillage des arbustes ~ fréquence annuelle
Élagage, abattage & dessouchage ~ au besoin

➤ Aménagements

Type / fréquence	% de l'investissement / an
Site propre (Voie verte, piste)	3%
Mixité	1,5%
Entretien / vérifications annuels	0,5%
Entretien infrastructure	3%

➤ Ouvrages d'art (9)

Type / fréquence	€ HT/an
Visite d'évaluation (3 ans)	1 k € pour 3 OA
Inspection détaillée (6 ans)	5 k € pour 2 OA

➤ Des ratios différenciés en fonction du type d'aménagement



Études pouvant être lancées en 2025, dès la restitution de l'étude de faisabilité :

- **Pré-diagnostic environnemental et dossier cas par cas (en procédure restreinte) :**
 - Cas par cas (instruction d'1 mois) : 5 – 7 k€
 - Cas par cas + pré-diag : 15 k€ → CCB2V possibilité d'internalisation
- **Inventaire faune-flore (dès retour du cas par cas) : 150-200 k€ fourchette haute**
- **Étude d'impact :**
 - 50 – 100 k€ hors inventaire, Dossier Loi sur l'Eau intégré
 - Si Dossier Loi sur l'Eau réalisé seul car Étude d'Impact pas nécessaire : 10 k€)
- **Foncier : dans un 1^{er} temps à l'amiable, si besoin DUP + Enquête publique**

MOE :

- **Études MOE : ~ 300 – 350 k€ → CCB2V possibilité d'internalisation**
 - **Levés topographiques / campagne géotechnique : intégré études MOE**
 - **Autorisation de défrichement : 15 k€**
- **500 à 650 k€ d'études et procédures (hors acquisitions foncières)**



➤ Aménagements

CC	Commune	Linéaire (m)	Coût total (€) HT
CCB2V	Bruyères	652	115 k
	Laval-sur-Vologne	782	110 k
	Champ-le-Duc	3 320	425 k
	Laveline-devant-Bruyères	2 112 à 2 179	220 à 250 k*
	Jussarupt	466	45 k
Total		7 774	915 k

Intersections / points durs	Coût total (€) HT
0	-
2	8 k
8	100 k
5	175 k
1	4 k
16	262 k

Ouvrages	Coût total (€) HT
0	-
0	-
0	-
3	143 k
1	40 k
4	183 k

Estimations hors acquisitions foncières et services annexes

*Fourchette selon la variante d’itinéraire après le PN 55 ; inclut l’aménagement d’une voie verte + clôture en parallèle

➤ Investissement : 1 060 à 1 410 k€

- Investissement de base : 1 360 k€
- Ouvrages complètement rénovés : + 50 k€
- Possibilité d’internaliser la MOE
- Si intégration des aménagements de la voie verte aux travaux de la voie ferrée : - 300 k€

➤ Entretien : ~31k€ / an

- Ouvrages : 0,3k€/an
- Aménagements en site propre : 5 994 m
 - 30 k€ /an*
- Aménagements en mixité : 1 773 m
 - 1k € /an*

**Entretien / vérifications annuels : 0,5%
Entretien infrastructure : 3%*



➤ Aménagements

CC	Commune	Linéaire (m)	Coût total (€) HT
CCGHV	Granges-Aumontzey	10 536	1 000 k
	Gérardmer Voie verte	3 840	372 k
	Gérardmer Entrée de ville**	494	590 k
	Gérardmer Bd d'Alsace**	1 943	720 k
Total		17 008	2 700 k

Intersections / points durs	Coût total (€) HT
19	290 k
10	290 k
3	260 k
12	100 k
44	900 k

Ouvrages	Coût total (€) HT
2	210 k
3	75 k
0	-
0	-
5	285 k

Estimations hors acquisitions foncières et services annexes, n'intègrent pas la revente des rails

** Aménagements sur le périmètre urbain de Gérardmer à approfondir

➤ Investissement : 3 885 à 5 875 k€

- Investissement minimum = 3 885 k€
 - Intègre la reprise de deux giratoires à Gérardmer
- Ouvrages complètement rénovés : + 990 k€
- Traversée souterraine aux Evelines : + 1 000 k€

➤ Entretien : ~60 k€ / an

- Ouvrages : 5,7 k€ / an
- Aménagements en site propre : 16 654 m
 - 53 k€ /an*
- Aménagements en mixité : 355 m
 - 1 k€/an*

*Entretien / vérifications annuels : 0,5%
Entretien infrastructure : 3%



1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés





Nom	Financier		Montant des aides	Études	Aménagements	Services annexes
FEADER	UE / Région		Investissement sur les passerelles et ouvrages de franchissements		X	
AAP AVELO 3	ADEME / CEE	 	max 150 000€ par axe (1, 2, 3) 29 000€ / an sur 2 ans (axe 4)	X		X
Fonds Vert – Plan Vélo et Marche	État	 	25 à 50% de l'investissement		X	X
AAP Développer le Vélotourisme	ADEME	 	Investissements : 55% max Études : 70% max avec un plafond de 35 000€	X		X
FNADT Massif	État via FNADT		Variable, en complément des autres aides de l'État	X		X
Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	État via Préfectures		Variable, en moyenne 220k€/projet		X	X
Dotation d'Équipement des territoires ruraux (DETR)	État via Préfectures		Variable, en moyenne 45k€/projet	X	X	X
Plan vélo Régional	Région		10€ / hab du territoire de l'AOM	X	X	X
Plan vélo Départemental	Département		Variable selon les actions	X	X	X
Alvéole +	C.E.E		40% de l'investissement			X



1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

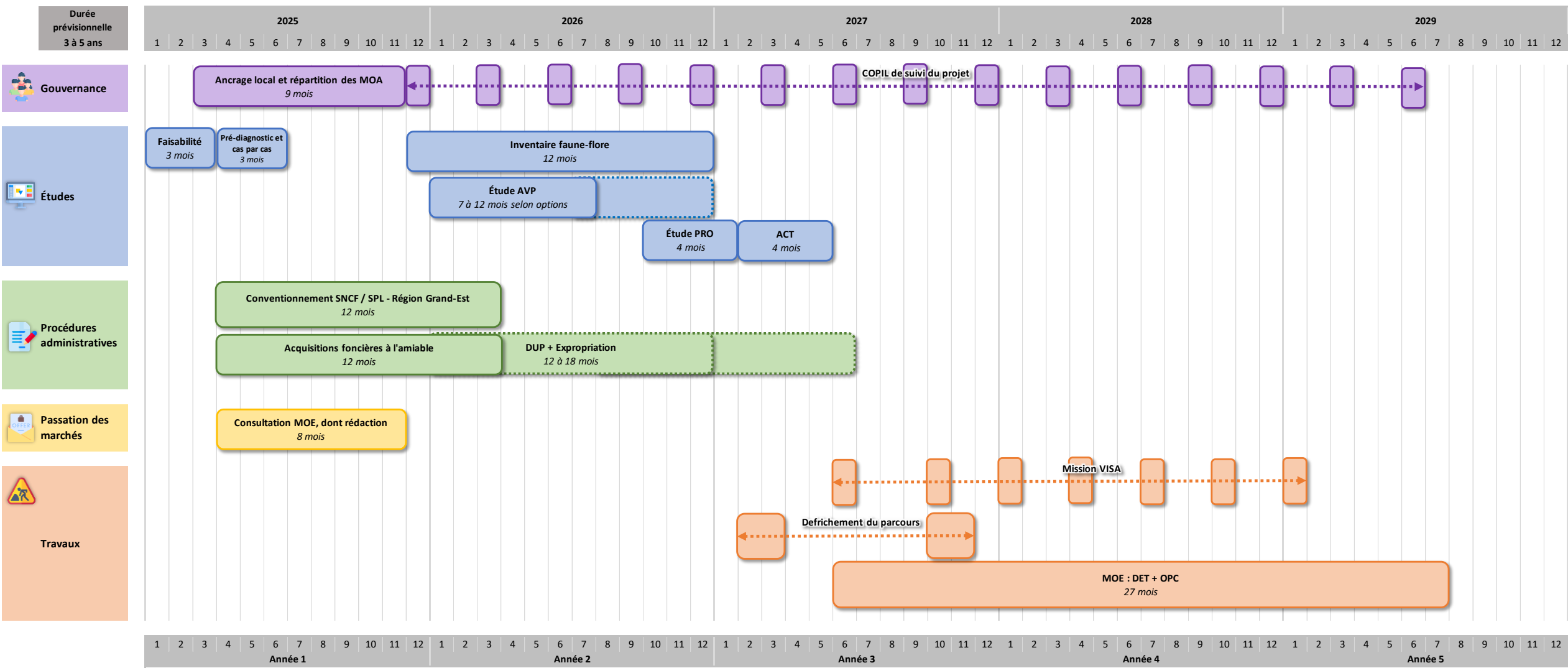
- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés





 *nb : partie voie ferrée exploitée hors calendrier
(calendrier SPL en cours de définition)*





1. Retour sur le déroulé de l'étude et synthèse des livrables

2. Dimension technique du projet

- ❖ Aménagements et services proposés le long du parcours
- ❖ Rappel des enjeux relevés : ouvrages d'art, infrastructures, réglementaires, foncier

3. Dimension financière du projet

- ❖ Coût global et par territoire
- ❖ Aides financières mobilisables

4. Conduite de projet

- ❖ Calendrier prévisionnel et procédure

5. Positionnement des territoires sur la poursuite du projet et prochaines étapes clés

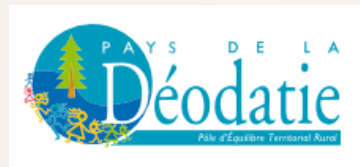




Suite à la présentation, les points qui à aborder sont :

- **Un positionnement officiel sur la volonté de poursuivre sur ce projet et passer dans l'opérationnalité du projet**
- **Définition des délais**
- **Clé de répartition financière pour les études et procédures à venir**
 - Même méthodologie de MOE/travaux en fonction des EPCI ou séparation,
 - En fonction de la capacité (temps) de réalisation en interne à la CC Bruyères
- **Portage de la phase opérationnelle**
- **Entretien de l'itinéraire**
- **Quel rôle du tissu associatif pour la promotion du projet ?**

- **Un COPIL en juin 2025 pour acter ces éléments**



Merci pour votre attention !

Théo Stapleton, Chef de projet TTK

theo.stapleton@ttk.de

01.04.2025 // © TTK GmbH



LA VIE EN
VOSGES
le Département

La Région
Grand Est



Opération soutenue par l'État