

REPUBLICQUE FRANCAISE

=====

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GAP-TALLARD-DURANCE**

L'an deux mille vingt deux, le trois février à 18h30,

Les membres du Conseil de la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance, se sont réunis en la salle du Quattro de Gap, sous la Présidence de M. Roger DIDIER, sur la convocation qui leur a été adressée, conformément aux articles L. 2121-10 et L. 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

NOMBRE DE CONSEILLERS	En exercice : 59 Présents à la séance : 46
DATE DE LA CONVOCATION	27/01/2022
DATE DE L'AFFICHAGE PAR EXTRAIT DE LA PRESENTE DELIBERATION	10/02/2022

OBJET :**Itinéraire cyclable Gap-Val de Durance - Section 4 - Convention de mandat avec la commune de Tallard****Étaient présents :**

M. Jean-Baptiste AILLAUD , M. Patrick ALLEC , M. Serge AYACHE , M. Christian CADO , M. Rémi COSTORIER , M. Michel GAY-PARA , M. Claude NEBON , M. Roger GRIMAUD , M. Bernard LONG , Mme Carole LAMBOGLIA , Mme Mélodie GAILLARD , M. Denis DUGELAY , Mme Monique PARA-AUBERT , M. Daniel BOREL , Mme Marie-Christine LAZARO , M. Christian PAPUT , Mme Annie LEDIEU , M. Benjamin CORTESE , Mme Claudie JOUBERT , Mme Laurence ALLIX , M. Frédéric LOUCHE , M. Roger DIDIER , M. Olivier PAUCHON , Mme Rolande LESBROS , M. Jérôme MAZET , Mme Paskale ROUGON , M. Jean-Louis BROCHIER , M. Daniel GALLAND , Mme Zoubida EYRAUD-YAAGOUB , M. Jean-Pierre MARTIN , Mme Martine BOUCHARDY , M. Vincent MEDILI , Mme Françoise DUSSERRE , M. Claude BOUTRON , Mme Ginette MOSTACHI , M. Pierre PHILIP , Mme Chantal RAPIN , M. Joël REYNIER , M. Richard GAZIGUIAN , Mme Charlotte KUENTZ , Mme Isabelle DAVID , M. Eric GARCIN , Mme Marie-José ALLEMAND , M. Gérald CHENAVIER , M. Hervé COMBE , M. Christian HUBAUD

Conseillers Communautaires, formant la majorité des membres en exercice.

Excusé(es) :

M. Thierry PLETAN procuration à M. Serge AYACHE, M. Jean-Michel ARNAUD procuration à M. Daniel BOREL, Mme Maryvonne GRENIER procuration à M. Daniel GALLAND, Mme Catherine ASSO procuration à Mme Zoubida EYRAUD-YAAGOUB, Mme Solène FOREST procuration à M. Joël REYNIER, Mme Françoise BERNERD procuration à Mme Ginette MOSTACHI, Mme Pimprenelle BUTZBACH procuration à Mme Charlotte KUENTZ, M. Guy BONNARDEL procuration à M. Christian HUBAUD

Absent(s) :

Mme Nicole MAGALLON, M. Rémy ODDOU, Mme Sylvie LABBÉ, M. Cédryc AUGUSTE, M. Christophe PIERREL

Il a été procédé, conformément aux articles L.5211-1 et L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil : M. Daniel BOREL, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions qu'il(elle) a acceptées.

Le rapporteur expose :

La Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance et ses communes membres souhaitent réaliser un itinéraire cyclable "Gap - Val de Durance" entre la Ville de Gap et le sud du territoire intercommunal s'appuyant sur le tracé de la véloroute d'intérêt national V64 (Voreppe/Grenoble - Gap - Marseille) et la véloroute d'intérêt régional V862 "La Durance à Vélo" (Briançon - Gap - Avignon).

L'itinéraire projeté, d'une longueur totale de 38 kilomètres (dont 26 kilomètres pour l'itinéraire principal et 12 kilomètres pour un itinéraire bis en rive gauche de la Durance), sera constitué de portions spécifiquement dédiées au vélo (voies vertes) et d'autres en partage de chaussée. Il sera destiné à tous les types de déplacements à vélos : touristiques ou du quotidien. Il comprendra la création d'une voie verte d'environ 13 kilomètres qui permettra la résorption d'une importante "discontinuité cyclable" sur l'axe de la RN85 entre le Val de Durance, les villages de Tallard et La Saulce, la sortie de l'autoroute A51 et la Ville de Gap.

La maîtrise d'ouvrage déléguée de cette opération d'aménagement cyclable, estimée à 4 300 000 € HT pour les 8 sections qui la composent, et qui a pu bénéficier de financements de la part de l'Europe, de l'Etat et de la Région, est confiée à la Communauté d'Agglomération, chaque Commune restant maître d'ouvrage de la partie d'itinéraire qui la traverse. Pour ce faire des conventions de mandat de maîtrise d'ouvrage doivent être signées entre la Communauté d'Agglomération et chacune des Communes traversées conformément aux dispositions du Code de la Commande Publique (articles L.2422-5 à 7).

La Commune de Tallard est concernée par la section 4 de l'itinéraire cyclable dite "Boucle de Tallard" entre le giratoire de l'aérodrome et le carrefour RN85/RD942 sur une distance de 3 800 mètres environ via le chemin de l'aérodrome et le Collège de Tallard comprenant 2 800 mètres de voie verte (dont 650 existantes) et 1 000 mètres de chaussée partagée.

Conformément à la convention de mandat annexée à la présente, la Commune de Tallard (maître d'ouvrage) réalisera en direct la section 4 de l'itinéraire cyclable et confiera à la Communauté d'Agglomération (mandataire) la recherche de financements ainsi que la gestion financière des subventions obtenues. Les annexes à la convention présentent le détail du projet à réaliser, estimé à 754 560 € d'assiette éligible (hors études et acquisitions foncières) et le plan de financement prévisionnel qui s'établit de la manière suivante :

- 238 992 € (32 %) de la part du FEDER
- 289 200 € (38 %) de la part de l'Etat (AAP Continuités cyclables 2020)
- 226 368 € (30 %) d'autofinancement de la Commune de Tallard.

Décision :

Il est proposé, sur avis favorables des Commissions de l'Aménagement du Territoire et du Développement Economique, Finances, Ressources Humaines, réunies le 25 janvier 2022 :

- **Article 1 : d'accepter la mission de maîtrise d'ouvrage déléguée décrite ci-dessus et sollicitée par la Commune de Tallard pour la réalisation de la section 4 de l'itinéraire cyclable "Gap - Val de Durance" porté à l'échelle intercommunale sur le tracé des véloroutes V64 et V862 ;**

- Article 2 : d'autoriser M. le Président à signer avec la Commune de Tallard la convention de mandat de Maîtrise d'Ouvrage telle que présentée et annexée à la présente.

Mise aux voix cette délibération est adoptée ainsi qu'il suit :

- POUR : 54

Le Vice-président



Christian HUBAUD

Transmis en Préfecture le : 16 FEV. 2002

Affiché ou publié le : 16 FEV. 2002



Appel à Projets
Fonds mobilités actives
Continuités cyclables

Dossier de demande de subvention
Notice Technique

Création d'un itinéraire cyclable
Gap - Val de Durance V862/V64

pour la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance

Sections 2, 3 et 4 : ZAE Lachaup - Plaine de Tallard
et boucle de Tallard

=> discontinuité linéaire : réalisation d'un itinéraire sécurisé
(Communes de Châteauneuf et Tallard)

Le 19 Octobre 2020

I. Présentation générale du territoire

Créée en 2017 par fusion de 2 EPCI, la Communauté d'Agglomération de Gap-Tallard-Durance regroupe aujourd'hui 17 communes pour 52 300 habitants.

Elle est composée de 16 communes rurales (de 50 à 2 000 habs) regroupées autour de la Ville de Gap (42 000 habs) également chef-lieu du département des Hautes-Alpes (05) et compte 2 communes du département des Alpes de Haute-Provence (04).

Elle est située à un carrefour d'axes routiers entre :

- le sud de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (RN85 et A51 vers Aix-en-Provence et Marseille) et le sud de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (RN85 vers Grenoble),
- l'ouest (RD994 vers la Drôme et la Vallée du Rhône) et l'est vers l'Italie (RN94 par Briançon et RD900 par la Vallée de l'Ubaye).

Elle dispose en son sein de la seule sortie autoroutière du département des Hautes-Alpes (A51), point de départ au niveau local d'un axe d'échanges économiques, la plaine de Lachaup, qui traverse son territoire depuis La Saulce et Tallard jusqu'à la Ville de Gap.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance est plutôt rural, de plaine et de moyenne montagne (600 à 2000 m. d'altitude). Sa superficie s'établit à 351,4 km² avec une densité de population faible (149 habs/km²) pour les 16 petites communes situées au sud-est de la commune de Gap elle-même dotée d'un espace rural assez vaste (370 habs/km²).

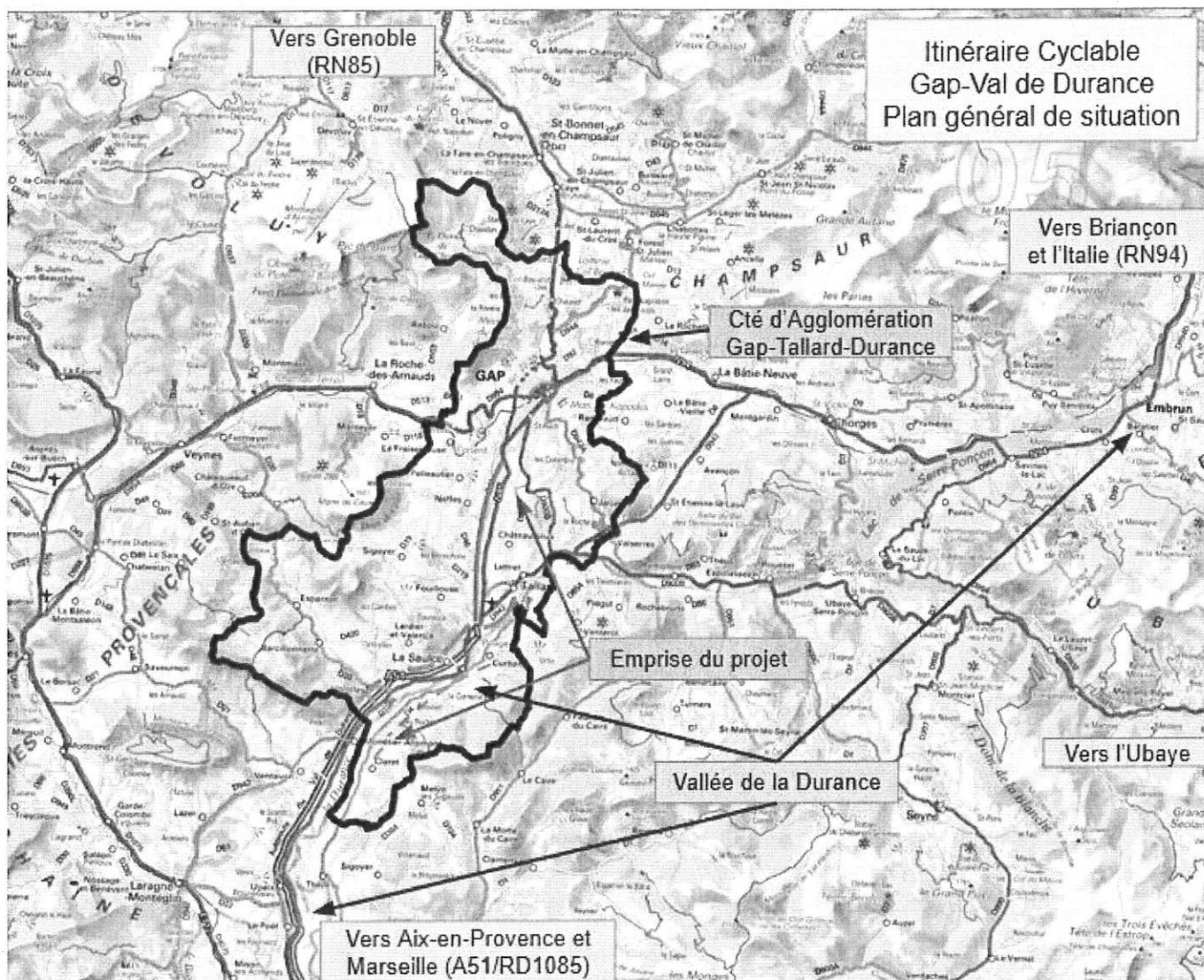
Ce territoire marque une frontière climatique entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud. Sport et nature s'y déclinent à toutes les saisons. Les sports de pleine nature sont tout particulièrement à l'honneur dans cette région où le soleil brille 300 jours par an. La station de Gap-Bayard, l'un des plus beaux golfs de montagne d'Europe en été, devient le plus grand site de ski de fond des Alpes du Sud en hiver. L'aérodrome de Gap-Tallard s'impose comme le spot français des sports aériens et du parachutisme sportif tandis que le Massif de Cézûze aligne 5 km d'une falaise calcaire mondialement connue par les grimpeurs.

Le territoire compte de nombreux circuits de randonnée pédestre, équestre et VTT permettant de découvrir et d'apprécier les villages perchés et les magnifiques panoramas qu'offre le bassin gapençais. C'est aussi le paradis des pratiquants de cycloport, avec une richesse de circuits allant de routes vallonnées jusqu'aux cols plus techniques.

Bien que situé à un carrefour de grands axes routiers, sa situation géographique, en milieu de moyenne montagne et la forte fréquentation du réseau routier existant rendent les déplacements à vélos relativement compliqués tant pour la mobilité du quotidien que pour les usages touristiques vers les territoires voisins.

Il se situe également sur l'axe de la Vallée de la Durance identifié comme support de la véloroute d'intérêt régional V862 et national V64 (même tracé de la Provence jusqu'à Gap). La Durance est une rivière affluent du Rhône qui prend sa source dans le département des Hautes-Alpes et le traverse du nord au sud, 9 Communes de la Communauté d'Agglomération en sont riveraines.

→ Plan de situation du territoire (également Annexe 1)



L'emploi est à un niveau de 24 200 postes (68,9 postes/km²) pour environ 6 000 établissements. L'activité liée à l'administration publique est de 46% environ, vient ensuite le secteur du commerce, des transports et des services marchands avec près de 42% de l'activité.

Le territoire comprend un quartier "Politique de la Ville" sur la Commune de Gap est fait partie d'un programme Action Coeur de Ville intégrant plusieurs projets d'aménagement dont certains pourront avoir un lien avec le présent projet et notamment le Pôle d'Échange Multimodal de la Gare SNCF à Gap, la réalisation d'un parking enterré sur Gap et la mise en place de plusieurs parkings-relais en périphérie de la Ville avec abris à vélos sécurisés.

II. La mobilité sur le territoire

La situation existante :

Du fait des écarts de population et d'équipements importants entre la ville centre chef-lieu du département et les autres communes du territoire, les enjeux en terme de mobilité du quotidien sont très prégnants, notamment sur l'axe de la RN85 entre le Val de Durance, les villages de Tallard et La Saulce, la sortie de l'autoroute A51 et la Ville de Gap.

Or il existe actuellement une très longue coupure sur les 13 kilomètres de cet axe qui ne permet pas aux cyclistes d'y circuler. La seule possibilité consiste à utiliser les routes rurales des villages voisins trop pentues pour des déplacements du quotidien.

Le présent projet consiste à rétablir la continuité cyclable sur l'ensemble de cette coupure.

Les études antérieures en matière de mobilité :

Depuis de nombreuses années plusieurs études ont été menées par différentes collectivités afin de permettre aux cyclistes de rallier facilement et de manière sécurisée le sud du département (via Tallard et La Saulce) à la Ville de Gap.

- Schéma de circulation douce (CCTB - 2011)
- Schéma vélo de la Ville de Gap (Ville de Gap - 2011) réalisé en collaboration avec les associations de cyclistes de la Ville
- Etude de sécurisation de la RN85 entre Gap et La Saulce (CCTB/Ville de Gap 2007)
- Etude de voie verte Gap - La Saulce (Conseil Général des Hautes-Alpes - 2013)

Ces études ont toutes conclu à la nécessité de réaliser cette continuité cyclable et ont proposé plusieurs scénarios d'itinéraires.

Un Plan de Déplacement Urbain (PDU) volontaire a été réalisé par la ville de Gap en 2008. Bien que non obligatoire pour une ville de moins de 100.000 habitants, la municipalité a souhaité au travers de cette démarche, avoir une approche globale pour permettre une conduite plus cohérente de politique de déplacements pour ses concitoyens. Tout en assurant un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part, la collectivité souhaitait sauvegarder une des fonctions essentielles de la ville qui est de favoriser la relation entre les hommes, habitants urbains et ruraux. Cette démarche s'inscrivait dans la politique de développement durable déjà engagée.

Le plan d'actions du PDU en comportait 45 qui proposaient le développement des déplacements alternatifs aux véhicules particuliers. La gratuité des transports en commun, l'achat de véhicules propres (bus, navettes et véhicules de service), la création de parcs relais sont des actions phares de la politique municipale et intercommunale en matière de déplacements et développement durable

Une quinzaine d'actions relevait spécifiquement du développement de l'usage des modes doux telles que la création de stationnement vélos, la création d'un axe vélo en fond de vallée, le développement des opérations MVE, le traitement des traversées piétonnes.....

Selon l'INSEE, la part modale du vélo sur le territoire est de 4% environ et celle de la marche à pied de 14% contre 71% pour les véhicules particuliers et utilitaires. Le taux de motorisation des ménages s'établit à 86% pour un nombre de ménages de 23 200.

La compétence mobilité de la Communauté d'Agglomération :

La Communauté d'Agglomération est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son périmètre depuis le 1er janvier 2018 et gère à ce titre les 52 lignes de transports en commun de son territoire dont les 13 lignes de bus en régie. Le taux de versement transport est de 0,55.

La compétence relative aux parkings relais lui a également été transférée et elle souhaite équiper ces ouvrages d'abris à vélos sécurisés afin de participer au développement des mobilités actives dont les itinéraires cyclables qui sont de compétence communale. Dans le même sens elle a décidé de piloter, en accord avec ses communes membres, la réalisation de l'itinéraire cyclable objet du présent dossier.

Les services de la Ville de Gap et de la Communauté d'Agglomération étant mutualisés à 100%, les compétences de l'une ou l'autre des entités sont pilotés par les mêmes personnels (Voirie / Planification / Transports) .

L'exécutif Ville de Gap est également celui de la Communauté d'Agglomération. Un travail de concertation, notamment sur les politiques de déplacements, est réalisé en bureau exécutif de la Cte d'Agglomération où siègent les 17 Maires du Territoire.

Les aménagements et actions déjà réalisées ou en cours :

Dans la continuité du PDU de la Ville de Gap, de nombreux aménagements et projets ont vu le jour en matière de mobilité active.

Ainsi, un schéma vélo a été élaboré, les itinéraires cyclables ont été réalisés dont 4,4 km pour la période 2017/2018 (voir ci-après plan des itinéraires cyclables sur la Ville de Gap), permettant une meilleure traversée de la ville, plus adaptée et sécurisée pour les cyclistes, les stationnements vélos notamment en centre ville ont été planifiés et réalisés. De nombreux cheminements piétons ont été créés ou améliorés, la Ville et la Communauté d'Agglomération puisque les services sont mutualisés, se sont dotées d'une flotte de vélos (dont une partie électriques) mise à disposition des agents .

Par ailleurs, pendant 3 ans, une participation de 200 € a été donnée aux habitants qui s'équipaient de Vélos à Assistance Électrique.

Plusieurs tronçons de voies vertes et pistes cyclables ont déjà été réalisées à certains endroits du territoire sur lesquelles viendra se raccorder le futur itinéraire cyclable :

- la voie verte traversant la Ville de Gap et se terminant actuellement au sud de la Ville, quartier Serviolan, point de départ de l'itinéraire cyclable projeté,
- une portion de piste cyclable réalisée le long de la RN 85 au nord du giratoire de l'aéropole de Gap-Tallard,
- la voie verte reliant le centre du Village de Tallard à la piscine et au collège Marie Marvingt situés en périphérie.

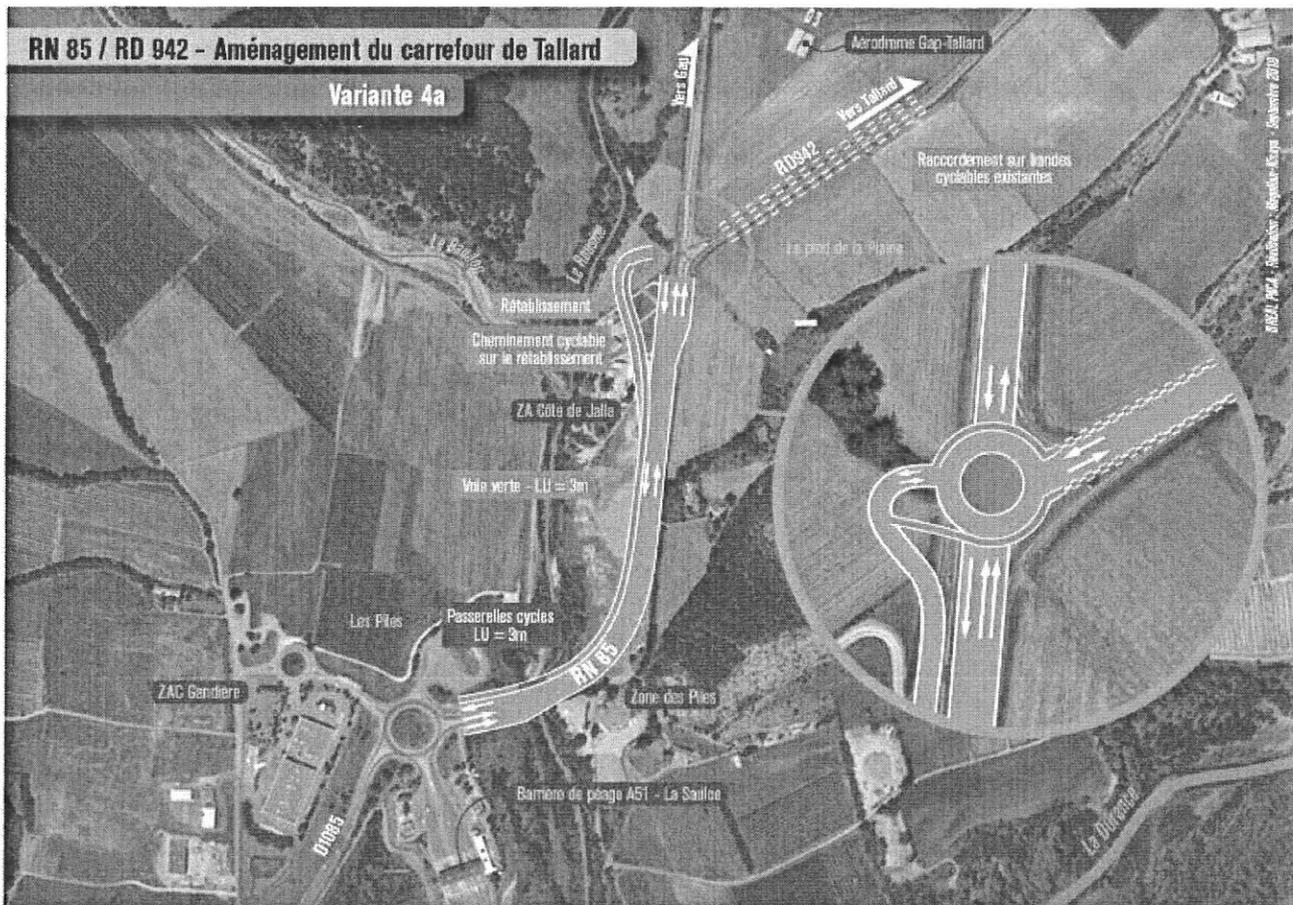
Par ailleurs l'Etat a programmé l'aménagement de la RN85 entre le carrefour de Tallard RN85/RD942 et le rond-point de l'A51 (voir carte ci-après). La solution retenue comprend l'établissement d'une continuité cyclable à l'aide d'une voie verte de bout en bout et un franchissement de la rivière du Rousine. Cette réalisation viendra compléter le projet d'itinéraire cyclable Gap-Val de Durance.

De son côté la Communauté d'Agglomération a programmé la mise en place de 7 abris à vélos sécurisés de 20 places chacun dans les 4 parcs relais en périphérie de la Ville de Gap, en centre ville, au droit du futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Gare SNCF et sur le futur parking de covoiturage qui sera installé à la sortie de l'A51 sur la commune de La Saulce.

→ Carte des itinéraires cyclables existants sur la Ville de Gap :



→ Plan du scénario retenu pour l'aménagement du tronçon RN85/RD942 - Giratoire A51



(Info 7/10/20 : études / chiffrage travaux fait, phase acquisitions foncières en cours, prévision travaux en 2022 et livraison en 2023)

III. Présentation du projet

La présentation du projet s'effectuera en deux temps :

- le projet global, avec la description du tracé complet de l'itinéraire cyclable Gap - Val de Durance (paragraphe III.A, IV.A et B, VII) ;
- le projet retenu dans le cadre du second appel à projet 2020, avec la description de la section 2 et 3, reliant la ZAE de Lachaup (Châteauvieux) à la Plaine de Tallard (Tallard) ainsi que de la section 4 incluant la boucle de Tallard (paragraphe III.B, V.A et B, VI).

A) Caractéristiques du projet global

Le projet consiste à réaliser un itinéraire cyclable entre la Ville de Gap, chef-lieu du département des Hautes-Alpes et le Val de Durance au sud du territoire de la Communauté d'Agglomération. Cet itinéraire s'inscrit sur le tracé de la véloroute d'intérêt régional du Val de Durance V862, tracé commun avec la V64 (d'intérêt national) jusqu'à Gap.

L'itinéraire cyclable projeté permettra à la fois de participer au développement de la véloroute régionale le long du Val de Durance entre la Provence et l'Italie mais également de proposer une offre de report modal permettant de répondre localement à la demande croissante de mobilités alternatives à la voiture pour les déplacements du quotidien sur l'axe de la RN 85.

Tout au long de son parcours de 38 kilomètres (26 kms pour l'itinéraire principal et 12 kms pour l'itinéraire bis en rive gauche de la Durance), cet itinéraire permettra d'irriguer les nombreux points générateurs de flux de mobilités : zones d'activités et commerciales, zones d'habitat villageois, équipements scolaires, équipements sportifs et touristiques, etc...

Il sera constitué de portions dédiées spécifiquement au vélo (voies vertes) et d'autres en partage de chaussée s'appuyant sur le réseau routier existant à trafic modéré. La création d'une voie verte d'environ 13 km longeant l'axe de la route nationale 85 entre Gap, Tallard et La Saulce en sera notamment l'un des éléments structurants. Elle permettra de résorber la coupure importante existant le long de cette route à fort trafic impossible à fréquenter par les cyclistes, de rétablir une continuité cyclable entre le sud du département des Hautes-Alpes et son chef-lieu la Ville de Gap et de là de permettre la continuité avec le nord du département.

La voie verte bidirectionnelle disposera d'une largeur de 2,50 m. à 3 m. minimum et sera revêtue d'enrobé. Plusieurs franchissements de torrents seront aménagés pour permettre d'établir la continuité du tracé et une réduction d'un éperon rocheux sera réalisé sur la commune de La Saulce.

Tracé et linéaires de l'itinéraire cyclable dans son ensemble :

En partie nord, le tracé est projeté depuis Gap jusqu'à la sortie de l' A51 en longeant la RN85 dans la plaine de Lachaup et dans la plaine de Tallard, puis la RD1085 jusqu'au village de La Saulce. Une boucle sera réalisée pour desservir le village de Tallard et ses équipements entre l'Aérodrome de Gap-Tallard et le carrefour RN85/RD942.

En partie sud, depuis le village de La Saulce, le tracé empruntera :

- en itinéraire principal la voie longeant le canal EDF en rive droite de la Durance jusqu'à la sortie du territoire de l'Agglo sur la commune de Monétier-Allemont,
- en "itinéraire bis" la RD4 reliant Curbans à Claret en rive gauche de la Durance et permettant le bouclage avec la rive gauche sur la commune de Monétier-Allemont.

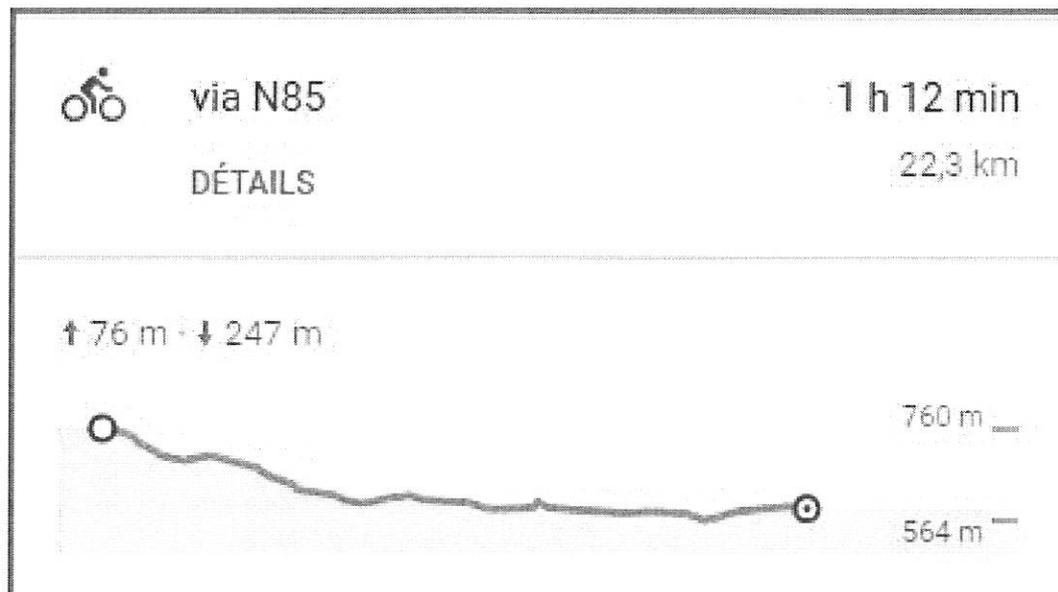
Cet itinéraire, décomposé techniquement en huit sections, sera composé comme suit :

Voies vertes : 10 600 mètres à créer et 2 700 mètres existantes soit un total de 13, 3 kilomètres.

Chaussées partagées (Bandes cyclables) : 12 300 mètres sur l'itinéraire principal et 12 600 mètres sur l'itinéraire bis soit 24,9 kilomètres.

Total général de l'itinéraire : 38,2 km dont 25,6 km (itinéraire principal) et 12,6 km (itinéraire bis).

→ Profil en long de l'itinéraire principal complet pour idée générale (via N85) :



Grands équipements et villages directement concernés par le projet :

Le projet permettra de desservir plusieurs types d'équipements tout au long de l'itinéraire :

Zones d'habitation et noyaux villageois

- Ville de Gap (42 000 hab)
- Villages de Châteauvieux, Tallard et Lettret, Fouillouse, La Saulce, Lardier&Valença, Vitrolles, Curbans et Claret

Zones d'Activités / Commerces

ZAE Micropolis (Gap), ZAE de la Plaine de Lachaup (Gap, Châteauvieux et Neffes)
ZAE de la plaine de Tallard, Aéroport, Tallard, Côte Jalla et Intermarché de Tallard
Commerces divers du village de Tallard
ZAE de La Saulce (Gandièrre et la Baume), du Plan de Lardier et du Vivas

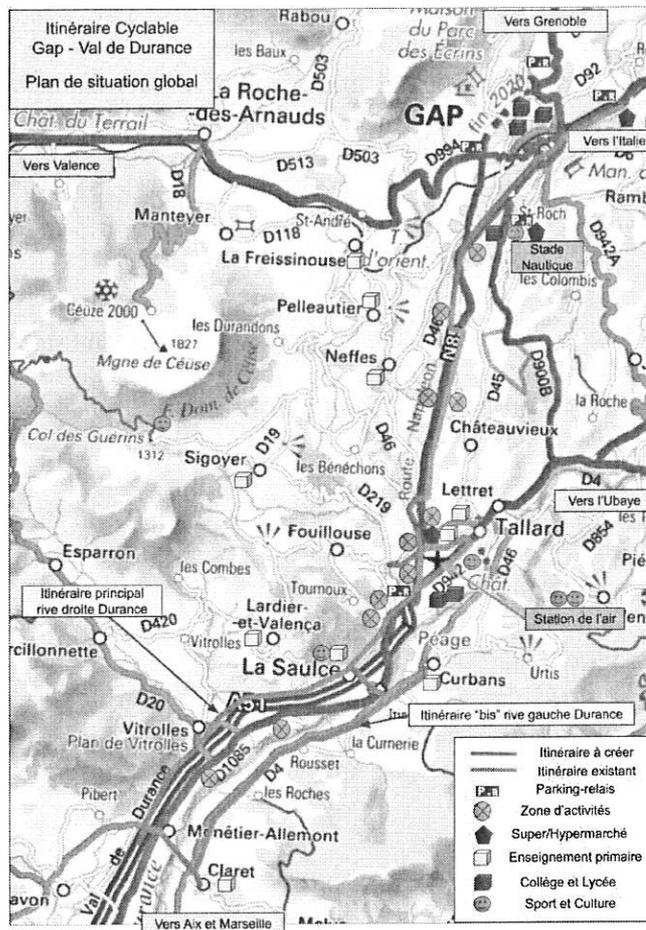
Equipements divers

Stade Nautique de Gap
Station de l'air, aérodrome de Gap-Tallard
Caserne des Pompiers de Gandièrre
Caserne de Gendarmerie de La Saulce
Collège de Tallard
Centre d'enseignement POLYAERO

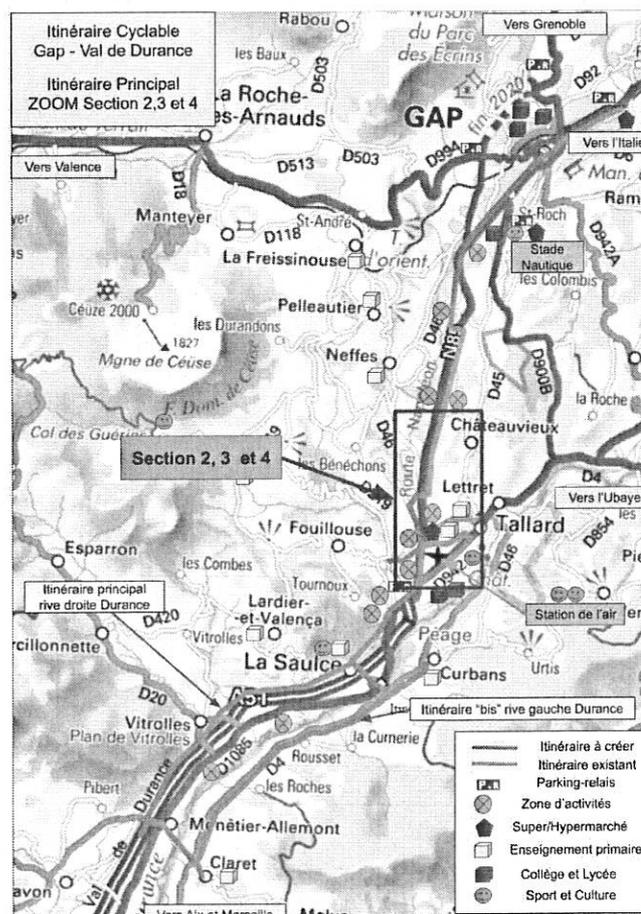
Mobilité :

Parkings-relais en périphérie de Gap
Futur parking de covoiturage de La Saulce à la sortie de l'A51
Autoroute A51

→ Plan de situation de l'itinéraire complet projeté (également Annexe 2)



→ Plan de situation de l'itinéraire complet / ZOOM Section 2, 3 et 4 (cf. Annexe 2.1)



B) Caractéristiques des sections ZAE de Lachaup - Rochazal - Plaine de Tallard et Boucle de Tallard (Rappel : Ces sections concernent la présente demande de subvention)

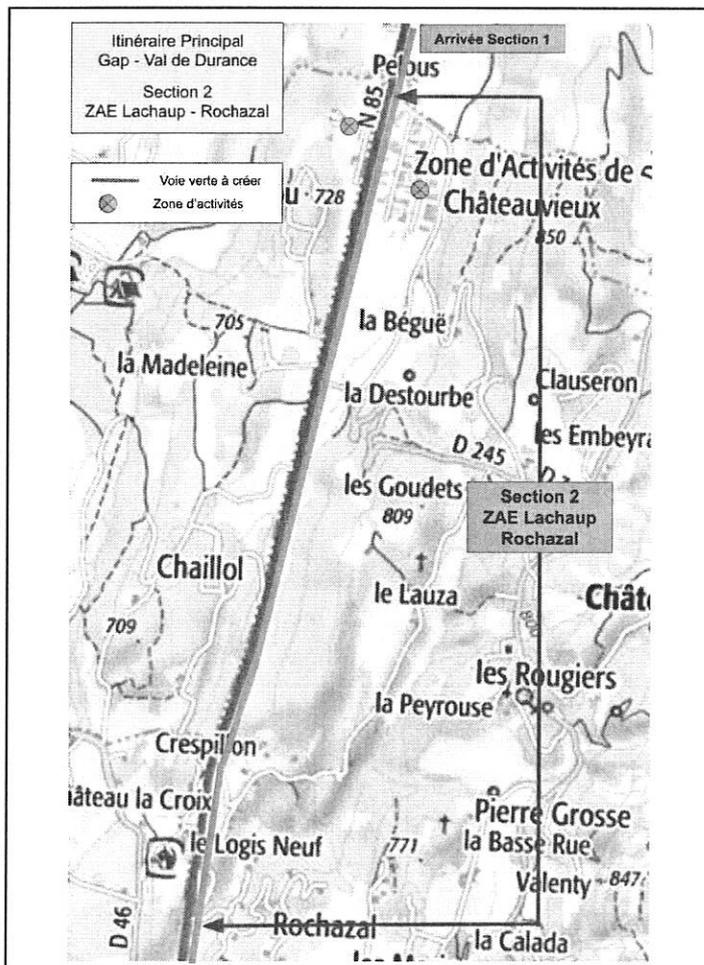
Comme précisé précédemment, le projet d'itinéraire Gap - Val de Durance constitue un cadre structurant d'envergure pour la Communauté d'Agglomération Gap - Tallard - Durance (CA GTD). Il est décomposé en 8 sections géographiques ayant chacune leurs spécificités, tant d'un point de vue topographique (dénivelé, franchissement de torrents, éperon rocheux, ...) nécessitant des types d'aménagements différents, que d'un point de vue zones traversées (rurales, pôle d'intérêts économiques ou touristiques, ...).

Au-delà des caractéristiques techniques ou philosophiques, ce découpage en huit sections permet d'envisager un phasage des opérations dans le temps et de coordonner les différents acteurs (communes notamment) de ce vaste projet communautaire.

Ainsi, il a été décidé de commencer par la première section, reliant la fin du réseau cyclable existant sur la ville de Gap, voie verte du quartier de Serviolan, aux ZAE de Lachaup, pôle économique du Sud de l'agglomération et limitrophe des communes de Châteauevieux (à l'Est de la RN85) et Neffes (à l'ouest). Cette section de l'itinéraire a fait l'objet du premier appel à projet 2020 et en est lauréat (*information au 14/09/20*).

Dans la continuité de cette section 1, le second appel à projet donne l'opportunité de poursuivre la dynamique engagée en réalisant 9,6 kilomètres d'itinéraire supplémentaire dont 7,7 km de voie verte sur les sections 2, 3 et 4. Cette réalisation permettra de relier Gap à la Plaine de Tallard, pôle économique et touristique important du cœur de l'Agglomération, ainsi que la Commune de Tallard à l'itinéraire principal.

Descriptif des sections :



Section 2 (Châteauevieux) : ZAE de Lachaup - Lotissement Le Rochazal : (longueur 3300 m. / dénivelé 46 m.)

Depuis la fin de la voie verte desservant la ZAE de Lachaup sur la commune de Châteauevieux (fin de la section 1), poursuite de la voie verte le long de la RN 85, côté Est, jusqu'à l'embranchement avec l'accès au lotissement de Rochazal à la limite des Communes de Châteauevieux et Tallard (dont 5 croisements de voies) : réalisation d'une voie verte vélos/piétons de 2,50 m. à 3 m. de large minimum.

Section 3 (Tallard) : Lotissement Le Rochazal - Plaine de Tallard :

(longueur 3565 m. / dénivelé 48 m.)

Depuis la fin de la section 2, poursuite de la voie verte le long de la RN 85, côté Est, jusqu'à l'intersection avec la route de Neffes (RD 46) : réalisation d'une voie verte vélos/piétons de 2,50 m. à 3m. de large minimum ainsi que d'une passerelle pour le franchissement du torrent Le Lauron.

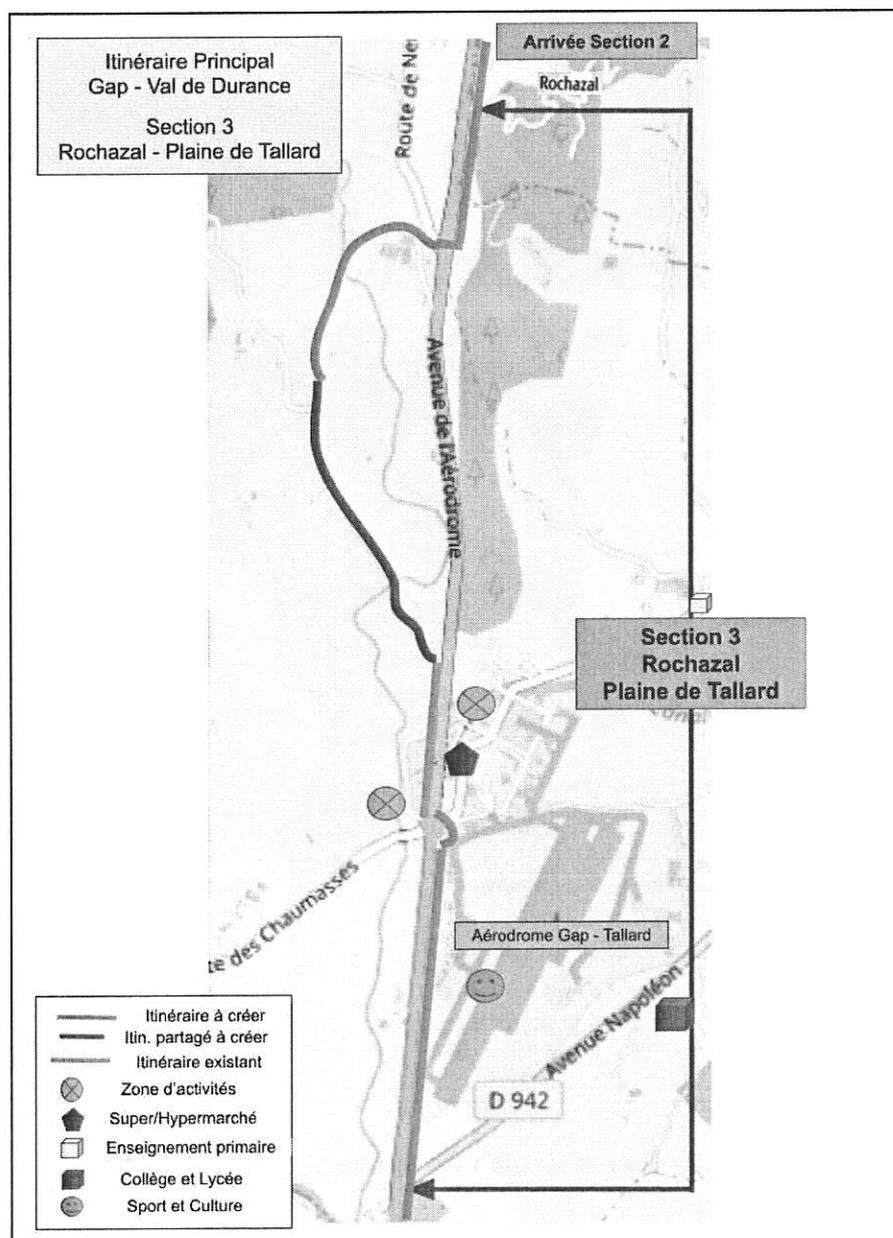
Réaménagement du carrefour entre la RN 85 et la RD 46 (route de Neffes) avec intégration d'une traversée sécurisée pour la voie verte et le passage côté Ouest de la RN 85.

Poursuite de la voie verte le long de la RN 85, côté Ouest, puis sur le chemin rural de Tallard vers le sud jusqu'au Rousine : réalisation d'une voie verte vélos/piétons de 2,50 m. à 3 m. de large minimum ainsi que d'une passerelle pour le franchissement du torrent Le Rousine, puis continuité de la voie verte à travers champs jusqu'à la route des Blaches.

Partage de chaussée sous la forme de bandes cyclables sur la route des Blaches jusqu'à la piste cyclable existante du SIVU de l'aéropôle Gap-Tallard. Il est envisagé de limiter à 30 km/h cette voie, empruntée essentiellement par des riverains.

Utilisation de la piste cyclable existante (400 m) le long de la RN85, côté Ouest, jusqu'au rond-point de l'aéropôle Gap-Tallard.

Poursuite le long de la RN 85, côté Est, vers le sud jusqu'au carrefour RN85/RD942 : réalisation d'une voie verte vélos/piétons de 2,50 m. à 3 m. de large minimum. La traversée de la RN 85 est déjà matérialisée de manière sécurisée au niveau du rond-point de l'Aérodrome.



Section 4 (Tallard) : Boucle de Tallard : (longueur 3 800 m.)

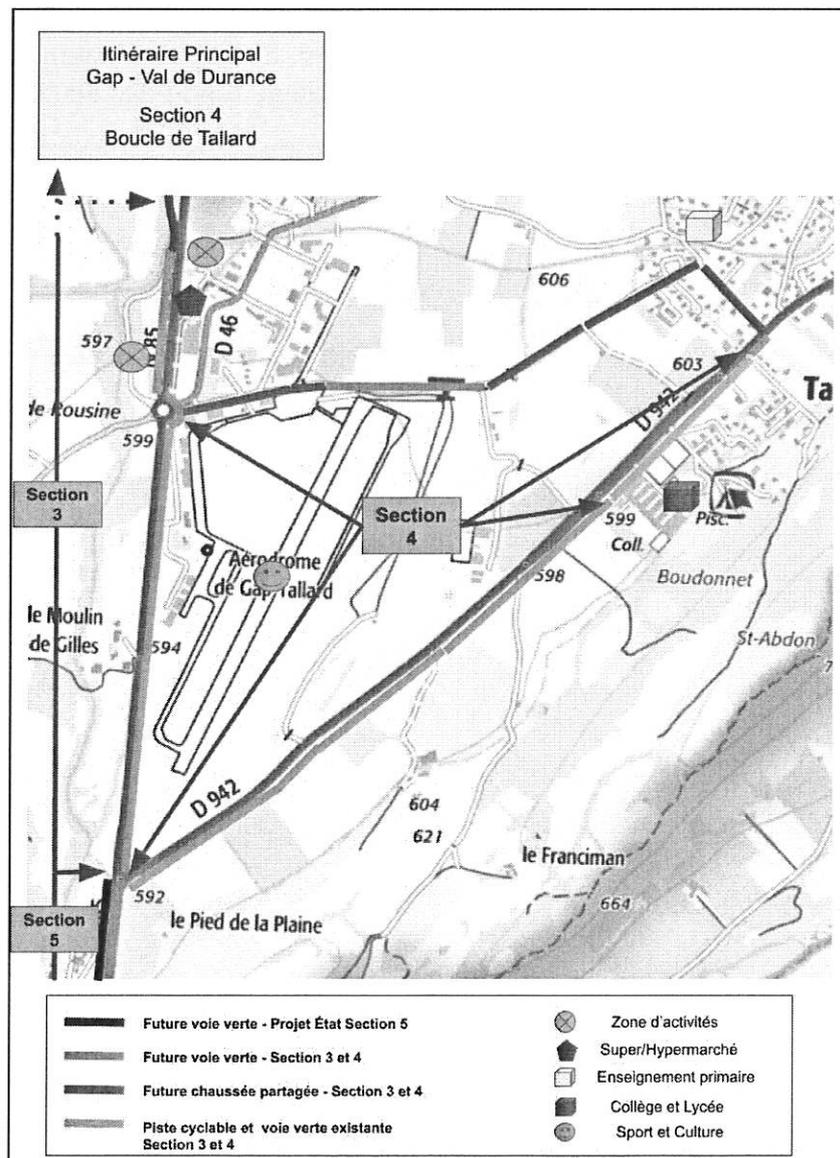
Traversée de la ZAE de Tallard depuis le rond-point de l'aérodrome jusqu'au chemin de l'aérodrome et début de ce dernier (250 m.) : réalisation de bandes cyclables de 1 m de large minimum dans chaque sens de circulation.

Chemin de l'aérodrome jusqu'au village de Tallard D942 : réalisation de 400 mètres de voie verte de 2,50 m. à 3 m. de large minimum puis 800 m de chaussée partagée (zone de rencontre).

Le long de la RD 942 en direction du collège de Tallard : réalisation d'une voie verte de 100 mètres de long et 2,50 m. à 3 m. de large minimum pour rejoindre le tronçon de 650 mètres déjà existant.

Le long de la RD 942 à partir du collège de Tallard et jusqu'au croisement avec la RN 85 : réalisation de 1600 mètres de voie verte de 2,50 m. à 3 m. de large minimum afin de rejoindre la voie verte prévue dans le cadre du tracé principal de l'itinéraire Gap - Val de Durance (fin de section 3).

Il est à noter que ce linéaire de 1600 m sera doté de l'éclairage public afin de permettre notamment une utilisation sécurisée et sécurisante par un public de collégiens pour leurs trajets quotidiens vers La Saulce (village voisin) et le Sud de Tallard.



→ Voir Annexes 4, 4.1 et 4.2 : Plan détaillé des Sections 2, 3 et 4

Sur ces 3 sections S2, S3 et S4, l'ensemble des intersections sera traité, dans la mesure du possible et hors traversée de la RN 85, avec une priorité donnée aux voies cyclables.

Les séparations entre la chaussée principale et les voies vertes pourront être matérialisées, selon l'emprise au sol et la topographie, par différents moyens :

- rehausse de la voie verte avec système de bordures,
- séparateur de chaussée type "MVL",
- bande enherbée ou talus de 0,80 à 1,50 mètres de large,
- barriérage en bois...

Les revêtements prévus sont inhérents aux types d'aménagements prévus : aussi, il s'agira essentiellement d'enrobé, que ce soit pour les bandes cyclables ou les voies vertes. Ce revêtement, dans la continuité de ce qui existe, sera vraisemblablement de couleur beige pour les voies vertes.

L'utilisation de revêtement avec des matériaux respectueux de l'environnement a été étudiée mais non retenue pour des raisons essentiellement topographiques (type de sols et relief) et financières (les communes participant au projet étant rurales, faiblement peuplées et aux ressources limitées). Une attention particulière sera néanmoins portée aux accotements et autres séparations de la voirie principale afin de contribuer aux enjeux environnementaux locaux.

Ces nouveaux aménagements seront, au même titre que les aménagements existants, entretenus par les services compétents des communes traversées, à savoir Châteauneuf et Tallard. Il est d'ailleurs à noter que les associations d'usagers du vélo sur le territoire ont des liens formalisés et réguliers avec le service voirie pour faire remonter les dysfonctionnements éventuels constatés, maintenant ainsi une veille sur le réseau et les travaux d'entretien associés au fil du temps et des besoins.

Intérêts spécifiques des sections 2, 3 et 4 ; publics visés :

En complément de la section 1 et de ses atouts spécifiques (desserte des ZAE pour le public gapençais), il s'agira avec ces trois sections supplémentaires de relier intégralement et de manière sécurisée Gap et Tallard, à savoir les deux communes les plus importantes de la communauté d'agglomération en nombre d'habitants.

L'accès aux ZAE ainsi qu'aux installations sportives ou d'enseignement de Tallard sera facilité, bénéficiant ainsi aux familles dans toutes leurs composantes. Il est à noter que l'ensemble des élèves fréquentant le collège de Tallard pourraient être utilisateurs des différents tracés, vers Tallard et vers La Saulce, une fois ceux-ci réalisés et sécurisés.

Enfin, l'aéropôle Gap-Tallard, haut-lieu européen dans le secteur du parachutisme et, de fait, pôle économique et touristique important du territoire, sera ainsi accessible en mode doux, données intéressantes tant pour les salariés du site que pour les habitants ou visiteurs.

Ces sections étant bien entendu sur le tracé des véloroutes V862 et V64, elles contribueront au développement de celles-ci en effaçant complètement la dangerosité avérée pour les cyclistes du trajet Gap-Tallard et en contribuant de fait au développement du cyclisme et du cyclotourisme.

Informations complémentaires :

Envisagé avant tout pour des raisons sécuritaires, l'éclairage public prévu sur le linéaire de 1600 mètres (dans la section 4) sera pensé dans le respect de l'arrêté du 27/12/2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Ces éclairages seront calibrés dans la durée afin de répondre aux besoins des utilisateurs potentiels (dont collégiens) et ainsi, éteints hors horaires de forte fréquentation. Le calibrage sera affiné par comptage après la mise en service de l'itinéraire.

Parallèlement à la mise en service de cet itinéraire, il sera étudié également la mise en place de stationnements vélos sur les principaux sites générateurs de flux au regard de deux éléments de contexte :

- les stationnements existants sur les sites marchands des différentes ZAE ou pôles économiques et touristiques sur l'itinéraire (rappel des obligations liées à la LOM 2020 du 24/12/2019) ainsi que sur le collège de Tallard ;
- la fréquentation de ce nouvel itinéraire évaluée par comptage après la mise en service (cf. chapitre D, Insertion, cohérence et justification du projet). En effet, aucune hypothèse de fréquentation ne peut être réellement formulée en amont de la réalisation, les itinéraires actuels étant trop accidentogènes et, de fait, non empruntés par les cyclistes. Comme précisé dans le cahier des charges et compte tenu de l'ampleur du projet, l'installation de compteurs vélos automatiques est prévue sur l'itinéraire projeté.

Pendant les travaux et après la mise en service, des actions de communication seront mises en œuvre par les moyens locaux (site internet et journal municipal, presse locale). Cette mise en lumière spécifique sera associée au plan plus large de communication qu'il est prévu de réaliser dans le cadre du Schéma Vélo de la Ville de Gap qui recensera l'ensemble du réseau cyclable gapençais, mais également les possibilités de stationnement ou encore les services vélos développés sur le territoire.

→ **Voir Annexe 3 : Descriptif détaillé des sections 2, 3, 4**

→ **Voir Annexe 4.1 : Plan détaillé de la section 2 : ZAE Lachaup - Rochazal**

Annexe 4.2 : Plan détaillé de la section 3 : Rochazal - Plaine de Tallard

Annexe 4.3 : Plan détaillé de la section 4 : Boucle de Tallard

→ **Voir Annexe 5 : Tableau détaillé descriptif et estimatif du projet**

→ **Voir Annexe 10 : Coupes types sections 2, 3 et 4**

→ **Voir Annexe 11 : Traversée de la RN 85 par la voie verte (Section 3)**

→ **Voir Annexe 12 : Traversée de la RN 85 existante - Rond-point de l'aérodrome**

IV. Éléments de contexte concernant le projet global

A) Origine du projet

Le département des Hautes-Alpes dispose d'un fort potentiel sportif et touristique qui a toujours attiré de nombreux adeptes du vélo. Les sportifs ont pu s'affranchir des nombreuses discontinuités cyclables existantes, dont la principale au niveau de la RN85 entre l'A51 et la Ville de Gap, en utilisant les petites routes parallèles à cet axe, mais ces petites routes s'avérant trop étroites et pentues pour des cyclistes non sportifs, cette situation a toujours été un frein pour le développement touristique du territoire.

Cette section de la RN85 s'est par ailleurs étoffée, au cours des 30 dernières années de plusieurs équipements à vocation économiques et commerciales (zones d'activités), qui couplée à l'augmentation régulière de la population et des actifs sur le secteur a généré des flux de déplacements de plus en plus importants sur l'axe sans pour autant permettre d'y circuler en vélo.

Les différentes collectivités ont bien pris en compte ces enjeux de mobilité (devenus aujourd'hui une nécessité en terme de mobilité du quotidien) et ont réalisé différentes études antérieurement à la création en 2017 de l'Agglomération Gap-Tallard-Durance. Ces études ont toutes démontré la nécessité de réaliser une liaison cyclable, continue et totalement sécurisée, entre Gap et le Sud du Territoire. Plusieurs scénarios d'itinéraires ont été proposés, tous axés sur la RN 85.

De son côté, la Ville de Gap a poursuivi son plan d'aménagement des itinéraires cyclables en collaboration avec les associations concernées permettant aujourd'hui de traverser en sécurité la Ville du nord au sud à l'aide d'un réseau de pistes cyclables, voies vertes et zone de rencontre pour le centre-ville.

L'axe principal de la RN85, formant le trajet le plus direct et le moins pentu, étant impossible à emprunter par des cyclistes du fait de son gabarit et de son trafic important (17 000 Véhicules/jour (TMJA 2015) dont 6% de poids lourds), les seules possibilités existantes actuellement via des routes départementales ne sont pas adaptées aux usages du quotidien en raison de leur étroitesse et des pentes importantes de certaines sections.

Au sud de La Saulce, les cyclistes peuvent aujourd'hui emprunter la voie longeant le canal d'irrigation EDF de Sisteron qui descend en pente douce jusqu'à Monétier-Allemont puis Sisteron. Une coupure existe cependant sur cette voie au niveau de la confluence de 2 torrents La Déoule et Le Briançon, sur la Commune de Vitrolles, au droit du franchissement du canal EDF. Une passerelle sera mise en place afin de rétablir la continuité cyclable.

Toujours au sud de La Saulce, beaucoup de cyclistes empruntent également la rive gauche de la Durance, côté Alpes de Haute Provence, qui représente une alternative à l'itinéraire principal avec une possibilité de bouclage au niveau de Claret et Monétier-Allemont. Afin de conserver cette possibilité dans le projet, un "itinéraire bis" sera proposé.

Les liaisons et connexions ainsi réalisées permettront, selon la partie de l'itinéraire empruntée, aussi bien les déplacements des enfants à pied ou à vélo vers les établissements scolaires (entre La Saulce et le collège de Tallard notamment), que les déplacements des personnes vers les zones commerciales et de service (entre Gap et les ZAE de Lachaup notamment). Rendre les déplacements sécurisés, accessibles à tous publics (notamment avec le développement des VAE très adaptés à notre territoire de montagne) est un des objectifs majeurs de ce projet.

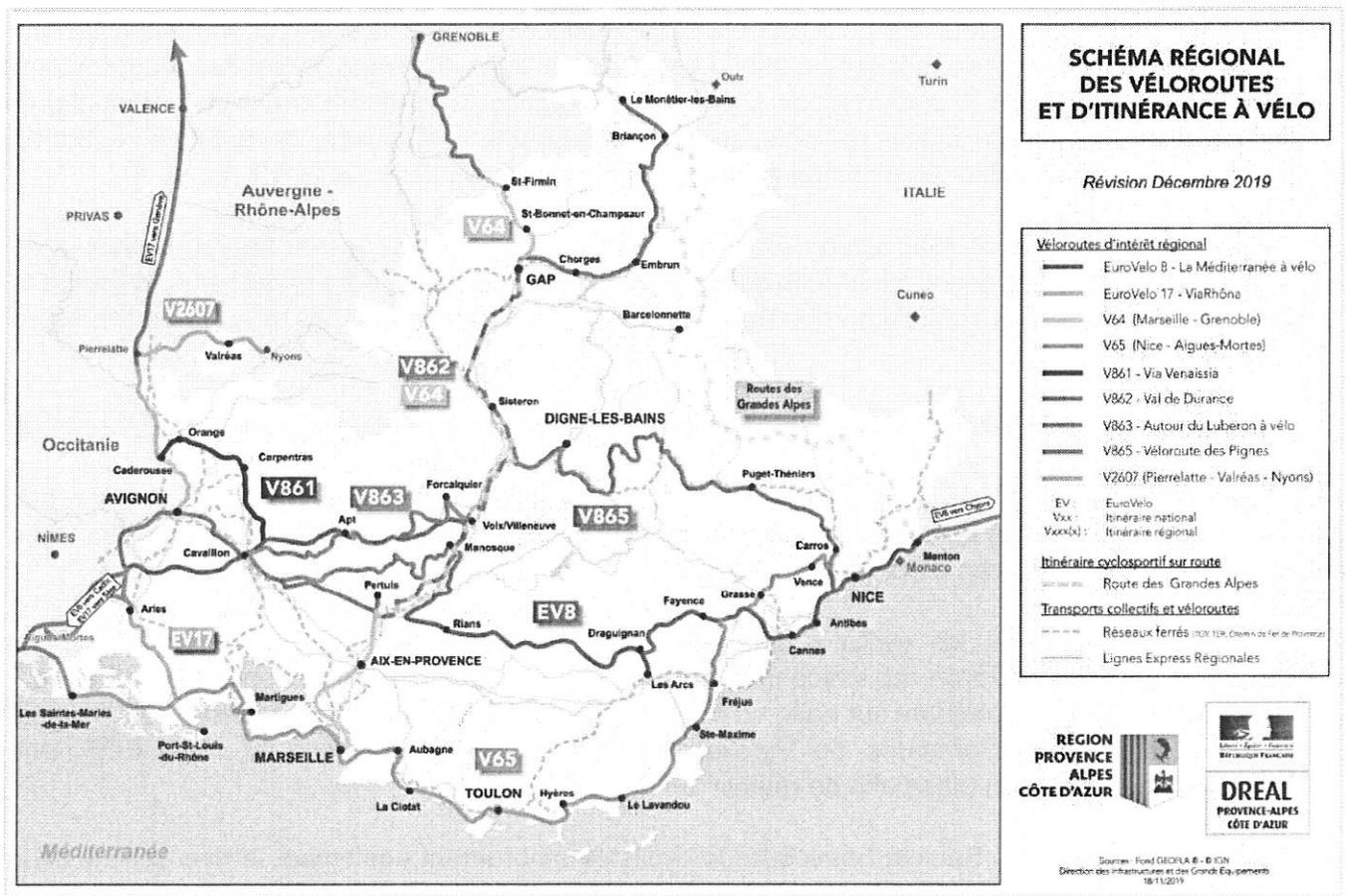
Le recul d'inconstructibilité "Loi Barnier" réduit à 35 mètres le long de la RN85 (cf. étude de sécurisation RN 85 Ville de Gap / CCTB - 2006) permettra d'aménager plus facilement une voie verte le long de cet axe.

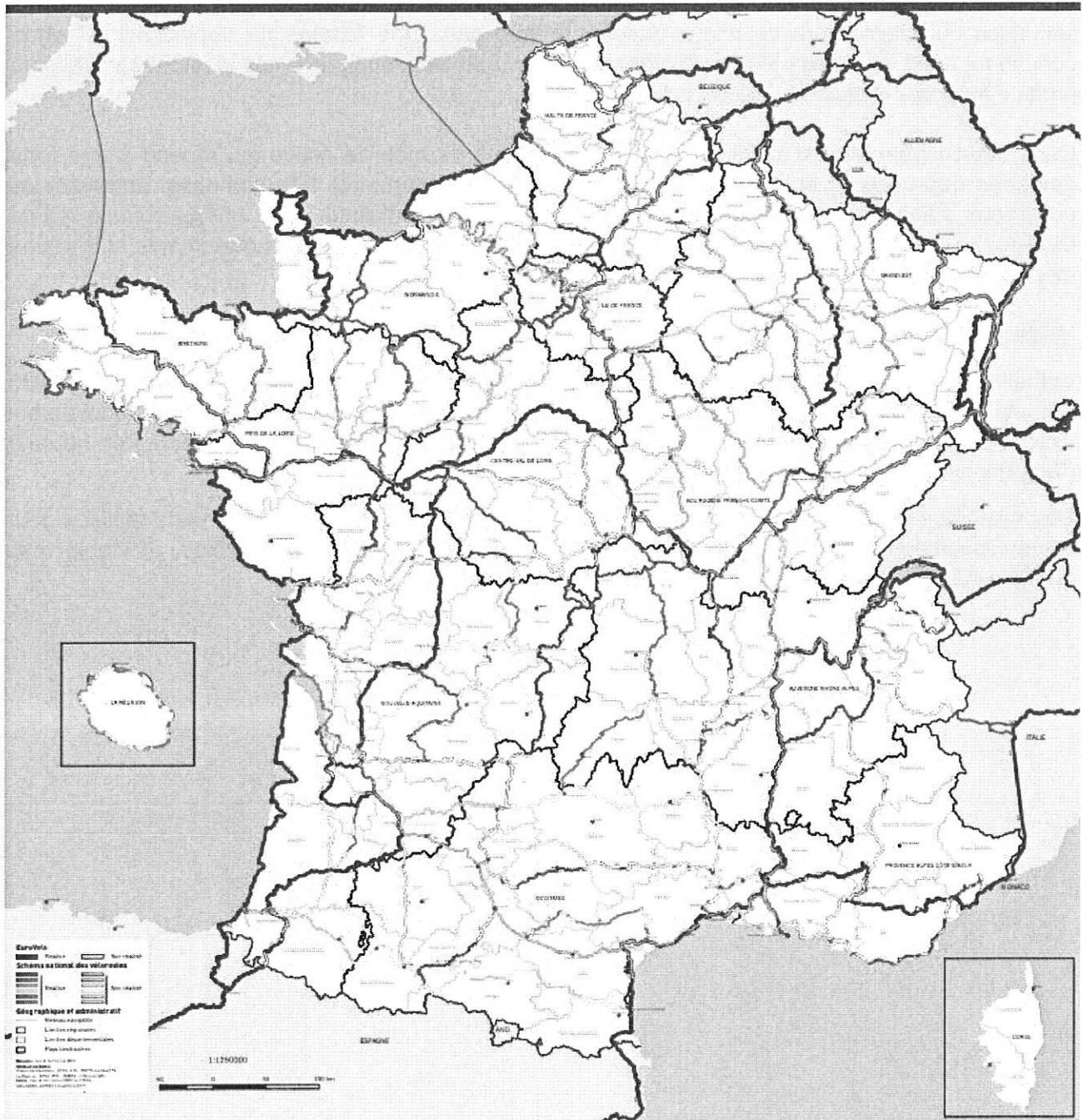
B) Insertion, cohérence et justification de l'intérêt du projet

Le projet s'intègre dans les grands axes du SCOT du Pays Gapençais en terme de déplacements dans l'équilibre territorial visant à développer les modes actifs et les transports durables.

Il s'intègre de surcroît dans le schéma régional des véloroutes puisque l'axe Val de Durance (V862) y est identifié (cf. Annexe 8 - Plan du schéma régional) mais également dans le schéma national puisque la véloroute V862 et la véloroute V64 "Marseille - Grenoble" ont le même tracé de Pertuis jusqu'à Gap (cf. Annexe 9 - Plan du schéma national).

→ Annexe 8 : Plan du Schéma Régional des Véloroutes Déc 2019





A la suite de son Plan de Déplacement Urbain, la Ville de Gap a réalisé un schéma Vélo (diagnostic en 2010 et plan d'actions en 2011) qui préconisait entre autre, la coordination avec les autres projets intercommunaux pour assurer une réalisation concertée des aménagements cyclables et une continuité des itinéraires sécurisée.

La Communauté d'Agglomération, aujourd'hui compétente en matière de mobilité, a repris à son compte les éléments du schéma vélo de la Ville de Gap ainsi que la proposition du Schéma de circulation douce de la CCTB de créer une voie verte Gap-Vitrolles.

Afin de réduire l'impact des flux routiers, notamment ceux concernant le trafic pendulaire qui génère une circulation importante aux heures de pointes dans et autour de la ville-centre, la Communauté d'Agglomération souhaite développer le report modal et encourager les usagers à réduire leurs déplacements en véhicule personnel pour utiliser les transports collectifs ou les mobilités douces.

A ce titre, elle va également mettre en place, en plusieurs points du territoire, des abris à vélos sécurisés qui permettront de mieux intégrer le vélo dans une "chaîne de déplacements" en le combinant avec les autres modes de transport. Ces nouveaux équipements viendront compléter le projet d'itinéraire cyclable, objet du présent dossier.

Cette liaison permettra d'établir un parcours sécurisé de mobilité active qui répond à une forte demande des usagers en matière de déplacements et d'alternative à l'automobile. En reliant les principaux pôles générateurs de flux identifiés sur l'axe Gap-Tallard-sortie A51-La Saulce-Val de Durance, ce parcours sera fortement incitatif pour la modification des comportements et le report modal. (voir Cartes en Annexe 2)

Modalités d'évaluation du projet :

Actuellement, il n'existe pratiquement aucun flux de circulation "du quotidien" sur l'axe de la RN85 qui est, de l'avis de tous, trop dangereux. Les seuls trajets à vélos identifiés concernent essentiellement des sportifs qui empruntent les voies passant par les villages situés en hauteur (forts dénivelés = cyclistes confirmés).

Des systèmes de comptages automatiques seront mis en place une fois la voie verte réalisée pour suivre l'évolution du nombre de ses usagers (Compteurs Automatiques Vélos, cf. cahier des charges AAP).

V. Estimation financière et plan de financement du projet (section 2020)

A) Estimation financière détaillée par tronçon

Projet d'itinéraire cyclable Gap - Val de Durance

Section 2, 3 et 4 : ZAE de Lachaup - Plaine de Tallard et Boucle de Tallard

Synthèse des coûts par tronçon (en € HT)

Section	Tronçons	Libellé	Prix travaux	Prix Foncier	Total par Tronçon
Section 2 (Commune de Châteauneuf)	1	ZAE Lachaup Lotissement du Rochazal	942 500,00	54 450,00	996 950,00
	3	Lotissement Rochazal - Intersection RN85/RD46	73 000,00	3 300,00	76 300,00
Section 3 (Commune de Tallard)	4	Franchissement Lauron - Passerelle	36 000,00	0,00	36 000,00
	5	Traversée RN 85	14 500,00	660,00	15 160,00
	6	RN85 - Le rousine	125 000,00	8 250,00	133 250,00
	7	Franchissement Rousine - Passerelle	54 000,00	0,00	54 000,00
	8	Le Rousine - Route des Blaches	76 500,00	4 950,00	81 450,00
	9	Routes des Blaches - Plaine de Tallard	10 560,00	0,00	10 560,00
	10	Piste existante (400 m)	0,00	0,00	0,00
	11	Rond-Point Aérodrome - Intersection RN85/RD942	364 500,00	19 800,00	384 300,00
	Total :			1 696 560,00	91 410,00
Divers / Études :					29 000,00
Total général :					1 816 970,00
		Montant subventionnable : (hors foncier et chaussée partagée)			1 715 000,00
		Taux demandé à l'État dans le cadre de l'AAP "Continuités Cyclables" : 30%			514 500,00

Section	Tronçons	Libellé	Prix travaux	Prix Foncier	Total par Tronçon
Section 4 (Commune de Tallard)	12	Rond-point Aéroport - Chemin de l'Aéroport	6 600,00	0,00	6 600,00
	13	Chemin de l'Aéroport sur 650 mètres	43 000,00	0,00	43 000,00
	14	Chemin de l'Aéroport jusqu'à la RD 942	9 720,00	0,00	9 720,00
	15	RD 942 - Voie verte existante	19 500,00	1 500,00	21 000,00
	16	Voie verte existante collège	0,00	0,00	0,00
	17	RD 942 Collège - Carrefour RD 942 / RN 85	660 500,00	24 000,00	684 500,00
Total :			739 320,00	25 500,00	764 820,00
Montant subventionnable : (hors foncier et chaussée partagée)					723 000,00
Taux demandé à l'État dans le cadre de l'AAP "Continuités Cyclables" : 40%					289 200,00

Total État : (taux général : ~33%)	803 700,00
---	-------------------

Les acquisitions foncières feront l'objet, après étude plus approfondie, d'une demande de subvention spécifique auprès de la Région.

→ Voir Annexe 5 - Tableau détaillé descriptif et estimatif du projet

B) Plan de financement

Le plan de financement présenté ci-dessous tient compte de la demande de subvention effectuée auprès de la Région Sud - PACA concernant les sections 2 et 3.

Les taux d'intervention sollicités auprès de l'État via la 2ème AAP "Continuités Cyclables 2020" sont donc différents pour les sections 2 et 3 (30%) et la section 4 (40%), portant l'intervention globale à un taux de 32,97% sur la totalité du projet, comme détaillé dans les tableaux ci-après.

Section 2 et 3 :

Financier	Montant sollicité	%
Etat AAP	514 500 €	30 %
Conseil Régional PACA	857 500 €	50 %
Autofinancement	343 000 €	20 %
Total	1 715 000 €	100%

Section 4 :

Financier	Montant sollicité	%
Etat AAP	289 200 €	40 %
FEDER	289 200 €	40 %
Autofinancement	144 600 €	20 %
Total	723 000 €	100%

Totalité des sections 2, 3 et 4 :

Financier	Montant sollicité	%
Etat AAP	803 700 €	32,97 %
Conseil Régional PACA	857 500 €	35,17 %
FEDER	289 200 €	11,86 %
Autofinancement	487 600 €	20 %
Total	2 438 000 €	100%

VI. Calendrier prévisionnel du projet (section 2020)

Études : 2021, seront principalement réalisées en interne par les services Ville/Agglo

Autorisations : 2021/2022 pour les acquisitions foncières et autorisations de passage

Consultations travaux : 2021/2022

Réalisation : 2022/2024, phasée sur l'ensemble de la période, la volonté politique étant axée sur une réalisation dans les meilleurs délais.

Date prévisionnelle de mise en service des sections 2, 3 et 4 : Été 2024

Certaines parties de l'itinéraire pourront cependant être mises en service avant cette date.

VII. Autres précisions sur le projet

La Communauté d'Agglomération de Gap-Tallard-Durance sera le porteur de ce projet en partenariat avec les différentes Communes traversées dans le cadre de maîtrises d'ouvrages déléguées par les Communes. Pour la présente section, seule la commune de Gap est concernée.

L'État et le Département des Hautes-Alpes seront également associés en tant que gestionnaires de voiries. Ce travail a déjà commencé dans le cadre de diverses réunions de réflexion à l'échelle de l'ensemble des communautés de communes et d'agglomération du département des Hautes-Alpes pour la création d'un itinéraire cyclable du Val de Durance.

VIII. Annexes

Annexe 1 : Plan de situation du territoire

Annexe 2 : Plan de situation de l'itinéraire complet projeté

Annexe 2.1 : Plan de situation de l'itinéraire complet / ZOOM Section 2,3 et 4

Annexe 3 : Descriptif détaillé des sections 2, 3, 4

Annexe 4.1 : Plan détaillé de la section 2 : ZAE Lachaup - Rochazal

Annexe 4.2 : Plan détaillé de la section 3 : Rochazal - Plaine de Tallard

Annexe 4.3 : Plan détaillé de la section 4 : Boucle de Tallard

Annexe 5 : Tableau détaillé descriptif et estimatif du projet

Annexe 6 : Décision - Sections 2, 3 et 4 (ZAE Lachaup - Plaine de Tallard) CA GTD

Annexe 7 : Délibération Compétences Président CA GTD

Annexe 8 : Plan Schéma Vélo Régional 12.03.2019

Annexe 9 : Plan Schéma National des Véloroutes juin 2020

Annexe 10 : Coupes types sections 2, 3 et 4

Annexe 11 : Traversée de la RN 85 par la voie verte (Section 3)

Annexe 12 : Traversée de la RN 85 existante - Rond-point de l'aérodrome

Projet d'itinéraire cyclable Gap - Val de Durance / V862 "La Durance à Vélo"

Demande de subvention FEDER Section 4 "Boucle de Tallard"

Le 02/12/2021

Annexe 5.2b au dossier de demande de subvention - Tableau descriptif estimatif

Section	Tronçon	Communes	Départ	Arrivée	Distance (en m.)	Type de voie	Descriptif	Prix Unit. € HT	Prix € HT	Rajouts	Objet rajouts (panneaux)	Prix travaux € HT	Prix foncier € HT	Coût études € HT	Total W + F + E € HT
4	4.1	Tallard	Rond-point Aérodrôme	Chemin aérodrôme	250,00	Chaussée partagée	Sur chaussée existante dans la ZAE de Tallard et début chemin aérodrôme	8,40	2 100,00	4 500,00	3 Intersections	6 600,00	0,00	3 428,57	10 028,57
			Chemin aérodrôme	Chemin aérodrôme	400,00	Voie verte	Chemin de l'aérodrôme	100,00	40 000,00	3 000,00	2 Intersections	43 000,00		3 428,57	46 428,57
			Barrière chemin aérodrôme	RD942	800,00	Chaussée partagée	Chemin de l'aérodrôme	8,40	6 720,00	3 000,00	2 Intersections	9 720,00		3 428,57	13 148,57
4.2	Tallard	Tallard	Intersection RD942 / chemin du Boudonnet	Collège de Tallard	100,00	Voie verte	A créer continuité voie verte collège	150,00	15 000,00	4 500,00	3 Intersections	19 500,00	1 500,00	3 428,57	24 428,57
			Collège de Tallard	Carrefour RD942/RN85	1 600,00	Voie verte	Voie verte existante le long de la RD 942 parallèle à la RD942 coté sud dont 3 traversées de voie pour utilisation scolaires collège de Tallard	0,00	0,00	3 000,00	2 Intersections	3 000,00		0,00	6 428,57
4.3	Tallard	Tallard	Rond-point Aérodrôme	Pont sur le Baudon RD119/RD219	1 100,00	Chaussée partagée	Le long de la RD119 entre le giratoire de l'intermarché et le pont sur le baudon	8,40	9 240,00	3 000,00	2 Intersections	12 240,00	0,00	0,00	12 240,00
TOTAL GENERAL (en € HT)					4 900,00				729 060,00	25 500,00		754 560,00	25 500,00	24 000,00	804 060,00

Section	Tronçon	Communes	Départ	Arrivée	Distance (en m.)	Type de voie	Descriptif	Coût total / section (hors foncier)	Coût total / section avec foncier	Assiette subventionnable		Financements obtenus (€)		FEDER sollicité (70% travaux)	Autofi. Cne (30% sur travaux seuls)
										ETAT	REGION	ETAT	REGION		
4	4.1	Tallard	Rond-point Aérodrôme	Chemin aérodrôme	250,00	Chaussée partagée	Sur chaussée existante dans la ZAE de Tallard et début chemin aérodrôme								
			Chemin aérodrôme	Chemin aérodrôme	400,00	Voie verte	Chemin de l'aérodrôme								
			Barrière chemin aérodrôme	RD942	800,00	Chaussée partagée	Chemin de l'aérodrôme								
4.2	Tallard	Tallard	Intersection RD942 / chemin du Boudonnet	Collège de Tallard	100,00	Voie verte	A créer continuité voie verte collège	766 320,00	791 820,00	723 000,00	0,00	289 200,00	0	229 200,00	223 920,00
			Collège de Tallard	Carrefour RD942/RN85	650,00	Voie verte	Voie verte existante le long de la RD 942 parallèle à la RD942 coté sud dont 3 traversées de voie pour utilisation scolaires collège de Tallard								
4.3	Tallard	Tallard	Rond-point Aérodrôme	Pont sur le Baudon RD119/RD219	1 100,00	Chaussée partagée	Le long de la RD119 entre le giratoire de l'intermarché et le pont sur le baudon	12 240,00	12 240,00	0,00	0,00	0,00	0	9 792,00	2 448,00
TOTAL GENERAL (en € HT)					4 900,00			778 560,00	804 060,00	723 000,00	0,00	289 200,00	0,00	238 992,00	226 368,00

Nota sur le plan de financements :

L'ÉTAT a financé uniquement les travaux sur les sections de voies vertes de la section 4 à un taux de 40 %, soit 289 200 € pour une assiette de travaux de 723 000 € HT.

Le FEDER peut financer uniquement les travaux sur l'ensemble de la section (hors études et foncier) sans que le taux de financement public ne dépasse 70%. Soit 238 992 € pour une assiette de travaux de 754 560 € HT.

La Collectivité doit assurer au moins 30% d'autofinancement sur le montant d'assiette financé par le FEDER et l'Etat soit 226 368 € pour une assiette de travaux de 754 560 € HT.



CONVENTION DE MANDAT

MANDANT : Commune de Tallard

MANDATAIRE : Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance

COMMUNE DE TALLARD

Aménagement de la Véloroute

V862/V64

Section 4 : Boucle de Tallard

SOMMAIRE

Article premier : objet _____	p.3
Article 2 : programme et enveloppe financière – délais _____	p.3
Article 3 : mode et demande de financement _____	p.4
Article 4 : personne habilitée à engager le mandataire _____	p.4
Article 5 : contenu de la mission du mandataire _____	p.4
Article 6 : principe de gestion des subventions _____	p.4
Article 7 : contrôle financier et comptable _____	p.5
Article 8 : contrôle administratif et technique _____	p.5
Article 9 : mise à disposition partielle au maître de l’ouvrage _____	p.5
Article 10 : achèvement de la mission _____	p.5
Article 11 : rémunération du mandataire _____	p.5
Article 12 : pénalités _____	p.5
Article 13 : mesures coercitives – résiliation _____	p.6
Article 14 : dispositions diverses _____	p.6
Article 15 : litiges _____	p.6

LISTE DES ANNEXES À LA CONVENTION

ANNEXE I

Dossier de Présentation du Projet

ANNEXE II

Annexe financière

ANNEXE III

Tableau descriptif estimatif (annexe 5 du dossier de présentation, mise à jour du 02/12/2021)

CONVENTION passée

Entre :

la COMMUNE de TALLARD, MANDANT et maître d'ouvrage, représentée par son Maire, Monsieur Daniel BOREL, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Municipal, en date du XXXX ,

d'une part,

et :

La COMMUNAUTÉ d'AGGLOMÉRATION GAP-TALLARD-DURANCE, MANDATAIRE et maître d'ouvrage délégué, représentée par son Président, Monsieur Roger DIDIER, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire, en date du 3 février 2022 ,

d'autre part,

il a été convenu l'acte dont la teneur suit :

Note liminaire :

Les Maires de la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance souhaitent réaliser un itinéraire cyclable entre la Ville de Gap et le sud du territoire intercommunal s'appuyant sur le tracé de la véloroute d'intérêt national V64 (Grenoble - Gap - Marseille) et d'intérêt régional V862 (Briançon - Gap - Avignon).

La maîtrise d'ouvrage déléguée de cette opération d'aménagement cyclable est confiée à la Communauté d'Agglomération, chaque Commune restant maître d'ouvrage de la partie d'itinéraire qui la traverse.

Pour ce faire des conventions de mandat de maîtrise d'ouvrage doivent être signées entre la Communauté d'Agglomération et chacune des Communes traversées par cet itinéraire cyclable.

Article premier – Objet

La Commune de Tallard est concernée par la section 4 de l'itinéraire cyclable décrit ci-avant pour la partie située entre le rond-point de l'aérodrome sur la RN85 et le carrefour RN85/RD942 via le chemin de l'aérodrome et le Collège de Tallard, telle que définie en annexe I et conformément à l'enveloppe financière prévisionnelle définie ci-après à l'article 2.

La présente convention a pour objet, conformément aux dispositions du Code de la Commande Publique (titre II du livre IV) relatives à la Maîtrise d'Ouvrage Publique et notamment celles des articles L.2422-5 à 7 sur les mandats de maîtrise d'ouvrage, de confier au mandataire, qui l'accepte, le soin de réaliser cette opération au nom et pour le compte du maître de l'ouvrage dans les conditions fixées ci-après.

Dans le cadre de la présente convention, la Commune de Tallard assurera directement la réalisation de l'opération. La mission de maîtrise d'ouvrage déléguée confiée à la Communauté d'Agglomération ne portera que sur la recherche de financements et la gestion financière des subventions obtenues.

Article 2 – Objet et enveloppe financière prévisionnelle de l'opération - délais de réalisation

2.1 – Eléments de programme – Enveloppe financière

L'objet de l'opération est défini par l'annexe I à la présente convention. Il s'agit de la section 4 "Boucle de Tallard" de l'itinéraire cyclable telle que décrite à l'article 1er.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération et son contenu sont définis par l'annexe II à la présente convention.

Dans le cas où, au cours de la mission, le maître de l'ouvrage estimerait nécessaire d'apporter des modifications au programme ou à l'enveloppe financière prévisionnelle, un avenant à la présente convention devra être conclu afin que le mandataire puisse mettre en œuvre ces modifications.

2.2 – Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage doit réaliser l'opération avant le 31/12/2022 (date portée sur les factures) afin d'être en mesure de percevoir la subvention FEDER. Dans le cas contraire le FEDER ne pourra pas être versé et les acomptes perçus devront être remboursés par le maître d'ouvrage.

Article 3 – Mode et demande de financement

Le maître de l'ouvrage s'engage à assurer le financement de l'opération selon le plan de financement prévisionnel et l'enveloppe financière figurant en annexe I à la présente convention. Il s'engage par ailleurs à assurer l'intégralité de l'autofinancement restant, in fine, à sa charge.

Le mandant confie à son mandataire les opérations de demande et de perception des financements nécessaires à la réalisation de l'opération. Ces demandes sont conformes au plan de financement figurant à l'annexe I tel qu'arrêté par le maître d'ouvrage mandant.

Article 4 – Personne habilitée à engager le mandataire

Pour l'exécution des missions confiées au mandataire, celui-ci sera représenté par Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération, qui sera seul habilité à engager la responsabilité du mandataire pour l'exécution de la présente convention.

Dans tous les actes et contrats passés par le mandataire, celui-ci devra systématiquement indiquer qu'il agit au nom et pour le compte du maître de l'ouvrage.

Article 5 – Contenu de la mission du mandataire

Dans le cadre des mandats de maîtrise d'ouvrage, un mandataire peut se voir confier tout ou partie des attributions du maître d'ouvrage, à l'exception de la définition du programme de l'opération, de l'élaboration du plan de financement et de la fixation de l'enveloppe financière affectée à l'opération ainsi que du choix des opérateurs économiques.

En l'espèce la mission du mandataire portera sur les éléments suivants :

Il/ gestion financière et comptable des subventions affectées à l'opération à savoir :

- établissement des dossiers de demande de subvention en fonction du programme de l'opération et du plan de financement arrêtés par le maître d'ouvrage ;
- réponses aux demandes de précisions des financeurs ;
- le cas échéant préparation et signature des conventions financières ;
- communication au maître d'ouvrage de l'ensemble des arrêtés de subvention ou conventions financières afin que ce dernier intègre les conditions de financement dans l'opération qu'il pilote ;
- établissement et actualisation périodique du bilan financier prévisionnel détaillé de l'opération en conformité avec l'enveloppe financière prévisionnelle et le plan de financement prévisionnel fixés par le maître de l'ouvrage et annexés à la convention ;
- demande et perception des acomptes et soldes de subventions sur la base des tableaux de dépenses fournis par le maître d'ouvrage, reversement à ce dernier des sommes ainsi perçues ;
- transmission au maître de l'ouvrage pour accord en cas de modification par rapport aux documents annexés à la convention ;
- gestion, en lien avec le maître d'ouvrage, des demandes de précision sollicitées par les financeurs pendant le déroulement de l'opération et lors du solde ;

et d'une manière générale tous actes nécessaires à l'exercice de ces missions.

Article 6 – Principe de gestion des subventions

Le mandataire sollicite les différents financeurs selon le plan de financement figurant en annexe 2 à la présente convention.

Il informe le maître d'ouvrage de toute réception d'arrêté de financement, il prépare et signe les éventuelles conventions financières.

Il élabore les demandes de versement des acomptes ou soldes de subvention en fonction de l'avancement de l'opération. Pour ce faire, le maître d'ouvrage lui transmet les états des dépenses réalisées visés par son Trésorier ainsi que tous les documents justificatifs.

Le mandataire reverse au maître d'ouvrage les montants de subvention ainsi perçus. Il s'engage à mettre en oeuvre, dès perception des acomptes ou du solde des subventions prévues, les procédures comptables de reversement de ces montants au maître d'ouvrage.

Article 7 – Bilan général de l’opération

En fin de mission conformément à l’article 10 ou lors du solde financier de l’opération, le mandataire établira et remettra au maître de l’ouvrage un bilan général de l’opération qui comportera le détail de toutes les recettes perçues ou remboursées accompagné de l’attestation du comptable certifiant l’exactitude de ces versements.

Article 8 – Contrôle administratif et technique

Sans objet, le maître d’ouvrage assurant en direct la réalisation de l’opération et la passation des marchés d’études et de travaux.

Article 9 – Mise à disposition partielle au maître de l’ouvrage

Sans objet, le maître d’ouvrage assurant en direct la réalisation de l’opération.

Article 10 – Achèvement de la mission

La mission du mandataire s’achève une fois tous les soldes de subventions ayant été reversés au maître d’ouvrage.

Article 11 – Rémunération du mandataire

Sans objet, le maître d’ouvrage assurant en direct la réalisation de l’opération.

Article 12 – Pénalités

12.1 – Pénalités applicables au mandataire.

Sans objet

12.2 – Pénalités applicables au mandant.

Sans objet

Article 13 – Mesures coercitives – résiliation

- 1/ Si le mandataire est défaillant, et après mise en demeure infructueuse, le maître de l'ouvrage peut résilier la présente convention.
- 2/ Dans le cas où le maître de l'ouvrage ne respecte pas ses obligations, le mandataire, après mise en demeure restée infructueuse, a droit à la résiliation de la présente convention.
- 3/ Dans le cas de non-obtention des autorisations administratives pour une cause autre que la faute du mandataire, la résiliation peut intervenir à l'initiative de l'une ou l'autre des parties.
- 4/ Dans les trois cas qui précèdent, la résiliation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de la décision de résiliation. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par le mandataire. Il indique le délai dans lequel le mandataire doit remettre l'ensemble des dossiers au maître de l'ouvrage. Il est procédé au solde financier de l'opération, recettes et dépenses éventuellement perçues ou réalisées.

Article 14 – Dispositions diverses

14.1 – Durée de la convention

La présente convention prendra fin à la date anniversaire de la réception conformément aux dispositions de l'article 10.

14.2 – Foncier - Mise à disposition préalable

Sans objet, le maître d'ouvrage assurant en direct la réalisation de l'opération dont les acquisitions foncières.

14.3 – Capacité d'ester en justice

Dans le cadre des missions qui lui sont imparties, le mandataire pourra agir en justice pour le compte du maître de l'ouvrage jusqu'à la fin de sa mission, aussi bien en tant que demandeur que défendeur. Le mandataire devra, avant toute action, demander l'accord du maître de l'ouvrage.

Article 15 – Litiges

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif compétent.

FAIT à GAP en 2 exemplaires originaux, LE :

Le Maître d'ouvrage, Mandant :

Le Maire

Le Maître d'ouvrage délégué, Mandataire :

Le Président

Liste des Annexes : voir page 1 de la convention

CONVENTION DE MANDAT - ANNEXE II : ANNEXE FINANCIERE INITIALE

**Commune de Tallard
Aménagement V862 / V64 Section 4 : Boucle de Tallard**

Selon délibération de la Commune arrêtant ou modifiant l'enveloppe de l'opération et le plan de financement prévisionnel en date du :

1. ENVELOPPE PREVISIONNELLE :

Montant de l'opération yc foncier : 804 060,00 € HT
Dont acquisitions foncières : 25 500,00 € HT

Montant de l'opération hors foncier : 778 560,00 € HT
Partie affectée aux travaux : 754 560,00 € HT (= Périmètre du mandat)
Études : 24 000,00 € HT

Conduite d'opération (Cop) :
taux : 0% cf art. 11 de la convention
montant : - € net

2. PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL :

Date arrêté	Financier	Montant		Taux	
	Etat :	289 200,00	€	38%	(40% de 723 000 €HT)
	FEDER	238 992,00	€	32%	
Sous-total subventions publiques :		528 192,00	€	70%	
	Autofinancement HT résiduel :	226 368,00	€ HT	30%	
	Total en € HT :	754 560,00	€ HT	100%	(travaux uniquement)
	TVA :	150 912,00	€	20,0%	
	Montant de l'opération TTC :	905 472,00	€ TTC		(travaux uniquement)

OBSERVATIONS :

Les chiffres présentés ci-dessus ne sont donnés qu'à titre indicatif car calculés sur la base du plan de financement prévisionnel de l'opération, dans l'attente des arrêtés des financeurs publics.
Ils seront recalculés une fois le plan de financement définitif connu.

Le montant du FCTVA sera perçu directement par la Commune dans ses délais habituels.

Les frais de conduite d'opération (rémunération mandat) sont sans objet, cf article 11 de la convention)
Le montant des acquisitions foncières et le montant des études ne font pas partie du périmètre du mandat

Voir en annexe III le tableau descriptif estimatif de l'opération qui décrit les diverses assiettes éligibles

