



REGLEMENT D'INTERVENTION COMMUNAUTAIRE EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET FINANCEMENT DES ITINERAIRES CYCLABLES

SCHEMA DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Préambule

Aux termes de ses statuts, le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération est compétent pour l'organisation des mobilités, et son périmètre d'intervention en matière de mobilité actives porte plus précisément sur les itinéraires cyclables permettant d'assurer « *des continuités identifiées au schéma directeur* ».

Pour tenir compte de cette évolution, il a été décidé d'abroger le règlement intervention communautaire précédemment défini par délibération du conseil communautaire du 17 octobre 2019, qui continue toutefois à produire ses effets pour les dossiers validés précédemment.

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités d'intervention du Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération.

Objectifs

Le principal objectif poursuivi par Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération à travers sa politique d'aménagement d'itinéraires cyclables consiste à réaliser, à terme, un maillage d'itinéraires cyclables cohérents sur l'ensemble du territoire pour développer la pratique du vélo pour l'ensemble des usagers.

Plus précisément il s'agit de créer les conditions favorables à la pratique quotidienne des modes actifs grâce à des aménagements adéquats.

Principes d'intervention

1) Cadre général

Historiquement, plusieurs stratégies ont été à l'œuvre sur le territoire qui bénéficie d'un linéaire cyclable relativement important. Certains principes directeurs qui ont prévalu à l'identification des itinéraires restent pertinents mais sont désormais plus orientés sur l'efficacité et la pertinence du vélo pour les usages quotidiens.

Il s'agit donc d'assurer des continuités cyclables entre les différents itinéraires du territoire déjà existant, d'assurer les liaisons entre les communes, d'assurer la desserte des zones d'activités économiques, des principaux pôles générateurs de déplacements des centralités (écoles, services, etc.). Il s'agit également de veiller aux connexions avec des circuits extérieurs au territoire.

Le schéma directeur intercommunal est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer des investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire.

2) Les principes du schéma directeur intercommunal

Le schéma directeur intercommunal identifie d'un part, les itinéraires intercommunaux et d'autre part les itinéraires communaux pouvant faire l'objet d'une aide financière :

- Les itinéraires intercommunaux sont réalisés et financés intégralement par le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération,
- Les itinéraires communaux participant aux continuités cyclables identifiées au schéma directeur sont réalisés par les communes et peuvent bénéficier d'un fonds de concours spécifique par le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération.

Le schéma directeur intercommunal identifie les différents projets de continuités envisagés sur le territoire, avec des critères de hiérarchisation et de priorité qui sont soumis au groupe de travail « Transports, Mobilités et Pistes cyclables » en tant que de besoins aux instances communautaires compétentes.

Il est revu au minimum une fois par an pour alimenter et anticiper les orientations budgétaires et le plan de charge des services.

Coûts pris en charge

L'ensemble des coûts nécessaires à l'aménagement cyclable entendu au sens strict sont pris en charge par le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération.

Ainsi sont pris en compte :

- Les coûts d'études et de conception liés à la réalisation de la piste (étude de sol, maîtrise d'œuvre)
- Les coûts de travaux liés à la réalisation de l'aménagement

Si le projet nécessite la réalisation d'un (ou plusieurs) ouvrages d'art (passerelle, etc.) et à condition qu'il n'existe pas d'itinéraire alternatif évitant la construction de cet ouvrage d'art, le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération pourrait prendre à sa charge la moitié (étude au cas par cas et validation par le groupe de travail « Transports, Mobilités et Pistes cyclables » en tant que de besoin).

Ne sont en revanche pas pris en charge :

- Les coûts liés à l'acquisition foncière de l'aménagement cyclable
- Les coûts non strictement liés à la réalisation de l'aménagement cyclable :
 - Les coûts d'études non liés à la création de l'aménagement cyclable
 - Les coûts de travaux non liés à l'aménagement cyclable
 - Le mobilier urbain autre que pour le vélo
 - Les travaux d'aménagement paysager

Modalités d'interventions

Déclinant le principe du schéma directeur, il convient de dissocier deux situations principales :

- Pour les liaisons intercommunales : l'intégralité de l'opération (études, foncier, travaux, financement, entretien) est assurée par l'agglomération.
- Pour les liaisons communales (identifiées au schéma directeur intercommunal) : l'opération est assurée par la commune (qui peut faire appel au service ingénierie selon les modalités pour les travaux VRD) qui peut bénéficier d'une aide financière selon les modalités définies dans le tableau ci-dessous :

Typologie des aménagements	Aides
1 – Aménagements contribuant à la pacification de la voirie	
Zone 30	100 €/ml de zone (1)
Limitation 30 km/h	8 €/ml (si DSC avec marquage) 50 €/ml si aménagement (2)
Double sens cyclable (DSC)	8 €/ml de DSC
Zone de rencontre	120 €/ml de zone (3)
Aire piétonne	400 €/u (par zone)
2 – Séparation des usagers et partage de la voirie	
Bandes cyclables	5 €/ml de bande
Bandes dérasées	5 €/ml de marquage de rive 15 €/ml si revêtement (bicouche) + marquage
Chaussée voie centrale banalisée (CVCB)	12 €/ml de chaussée
Route partagée (hors aggro, route à faible trafic, chemin agricole)	50 €/ml d'itinéraire cyclable (4)
3 – sites propres	
Pistes cyclables	150 €/ml de piste (5)
Voies vertes	150 €/ml de voie verte (5)
4- Entretien et renouvellement	
Renouvellement revêtement piste ou voie verte	50 €/ml
Entretien courant	2 €/ml de piste ou voie verte y compris les réparations de plot et lisses bois, le remplacement de la signalisation verticale de police et horizontale
<i>(1) et (3) sous conditions que la zone soit aménagée de façon cohérente avec limitation de vitesse applicable</i>	
<i>(2) Sous conditions de réalisation d'aménagements de types plateaux surélevés, chicane, écluses, etc. (aides financières s'appliquant à la portion de voie avec aménagements)</i>	
<i>(4) Sous conditions que l'itinéraire (ou partie de l'itinéraire) nécessite des travaux de chaussée (reprofilage, revêtement)</i>	
<i>(5) Aides plafonnées</i>	

Par ailleurs le Pays de Saint Gilles Croix de Vie Agglomération pourra, au cas par cas, décider de participer financièrement à la réalisation, et le cas échéant, au renouvellement, des itinéraires cyclables dont l'initiative provient du Département de la Vendée. Dans ce cas, les instances communautaires compétentes décideront de verser une participation financière dont elles fixeront librement le montant

Typologies d'aménagement et caractéristiques techniques

1. Aménagements contribuant à la pacification de la voirie

- Zone 30
- Limitation de vitesse à 30 km
- Double sens cyclable (DSC)
- Zone de rencontre
- Aire piétonne

2. Séparation des usagers et partage de la voirie

- Bandes cyclables
- Bande dérasée (hors agglomération)
- Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaussidoux
- Route partagée (hors agglomération, route à faible trafic, chemin agricole)

3. Les sites propres

- Pistes cyclables
- Voies vertes

1 – Aménagements contribuant à la pacification de la voirie

• Zone 30

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.

Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art. R. 110-2).



Panneaux B30 (entrée de zone) et B51 (fin de zone)



Panneau "Zone 30"

• Limitation de vitesse à 30 km/h

Ensemble ou portion de voirie limitée à 30 km/h. Comme dans les zones 30, toutes les voies y compris celles à sens unique sont à double-sens cyclables, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.



Panneau B14

• Double sens cyclable (DSC)

En plus des zones 30 et voies limitées à 30 km/h où les DSC sont la règle (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police), le double sens cyclable peut être autorisé dans les voies à sens unique limitées à 50 km/h.



Signalisation de l'entrée d'un DSC. Un panneau M9v2 vient obligatoirement compléter le B1



Panneau C 24a à poser à l'entrée de la rue en sens unique (facultatif)



Panneau C 24c indiquant le croisement d'un double sens cyclable



• **Zone de rencontre**

La zone de rencontre est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



• **Aire piétonne**

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons » (article R431-9 du code de la route).



2 – Séparation des usagers et partage de la voirie

• **Bandes cyclables**

- Largeurs préconisées :
- 1,5 m hors marquage (T3-5U)
 - 1 m mini très ponctuellement
 - 2 m maxi

Surlargeur de 0,5 m si stationnement latéral

Maîtriser le stationnement

Arrêté de police obligatoire



• **Bande dérasée**

Surlargeur revêtue (enrobé ou bicouche) de la chaussée, circulaire par les vélos (essentiellement hors agglo sur les voies à fort trafic : départementales ou nationales).



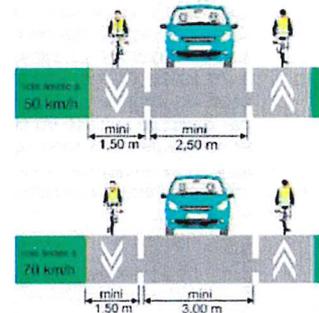
• **Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaussidoux**

Chaussée sans marquage axial et dont les rives sont élargies.

Peu convenir si < 5000 véhicules/jour et si bonne visibilité



Largeurs minimum requises



• **Route partagée**

Route à faible trafic hors agglomération (voie communale, chemin rural, chemin agricole). La présence de cyclistes peut être signalé (marquage « vélo » et/ou signalisation verticale).

En dernier recours, si aucun autre aménagement possible.



Panneau spécifique non certifié

3 – Les sites propres

• **Pistes cyclables**

La piste cyclable est définie dans l'article R110-2 du code de la route comme une « *chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues* ».

Ce même article définit la chaussée comme une « *partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules* ».

Il existe deux typologies de pistes :

• les **pistes contigües** à la chaussée : qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;

• les **pistes éloignées** de la chaussée : qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.



C113



C114



Minimum 3m en bidirectionnelle et 2m en unidirectionnelle

• **Voies vertes**

La voie verte est ouverte à tous les usagers non motorisés ; elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc.

Voie de communication à part de toute circulation motorisée, elle n'en constitue pas moins un élément d'un réseau maillé, plus dense en milieu urbain, et peut donc croiser d'autres voies dont la plupart sont ouvertes à la circulation motorisée.

Minimum 3m **MAIS ATTENTION, un trottoir ne peut se transformer en voie verte.**



C115

Le panneau (C115) seul signale une voie verte, ouverte aux piétons et aux cyclistes. Pour signaler que les cavaliers sont admis, un panneau « cavaliers » (M4y) est ajouté.



Panneau C116 signalant la fin de la voie verte



V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	≤ 6000	Piste cyclable		
	> 6000			
70 km/h et plus	Tous trafics			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source : CEREMA

Signalétique directionnelle et signalétique de police

(cf. annexe au règlement)

La signalétique de police doit être respectée et installée, elle fait partie des éléments qui conditionnent le bénéfice de l'aide financière de l'agglomération.

La signalétique directionnelle est préconisée dans un premier temps, dans l'attente d'une réflexion plus globale en vue d'assurer une harmonisation des dispositifs sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Procédure d'instruction

1) L'inscription au schéma directeur

Le suivi du schéma directeur est assuré par le service Transports et Mobilités de l'agglomération. L'inscription, la hiérarchisation et la priorisation se font par l'intermédiaire d'une fiche projet précisant un certain nombre d'informations permettant une analyse comparée des demandes.

(cf. annexe au règlement)

Le groupe de travail « Transports, Mobilités et Pistes cyclables » valide les propositions et les évolutions du schéma directeur intercommunal. Les instances communautaires compétentes se prononcent en tant que de besoin pour approbation.

2) La demande de fonds de concours

Le dispositif s'inscrit dans les dispositions de l'article L5215-26 du code général des collectivités territoriales : les fonds de concours nécessitent un accord concordant du conseil communautaire et des conseils municipaux, le montant ne peut excéder la part du financement assurée, hors subventions, par le bénéficiaire du fonds de concours.

Le dossier de demande d'aides financières comprend les pièces suivantes :

- Un courrier sollicitant la participation financière
- La délibération du conseil municipal approuvant le projet et sollicitant la prise en charge du projet avec le plan de financement
- Une notice explicative du projet avec des plans détaillés du projet
- Un planning prévisionnel

Le versement sera réalisé en deux fois, à la demande de la commune :

- 30 % à compter de la décision d'attribution du fonds de concours,
- le solde (70 %) à compter de l'achèvement des travaux, sur présentation des factures acquittées par la commune.

Si le solde n'est pas demandé au plus tard un an après l'achèvement des travaux, il sera déduit du montant initial attribué, sauf circonstances particulières soumis à l'appréciation des instances communautaires.

Le portail cartographique

Le service Transports et Mobilités, en lien avec l'administrateur du système d'information géographique de la collectivité, assure le suivi et la mise à jour du schéma directeur intercommunal sous le logiciel ISIGEO mutualisé avec l'ensemble des communes.

(Extrait à titre d'information en annexe)

La structuration des données est organisée pour permettre la mise à disposition au public des aménagements existants et projetés dans le cadre du schéma directeur.

Le

Le Président

François BLANCHET