Le Sud à Vélo - Favoriser la mobilité du quotidien

Volet 1 : Soutien à la réalisation d'aménagements cyclables pour desservir des équipements et pôles structurants pour les territoires : les gares, les établissements d'enseignement et de formation ou d'autres équipements ou pôles structurants identifiés dans les Contrats opérationnels de mobilité

1. CONTEXTE ET ENJEUX

La Région, en tant que chef de file des mobilités, agit pour la transition vers des politiques de mobilité plus durables afin de diminuer l'impact de ces mobilités sur l'environnement et d'adapter le territoire régional au changement climatique. Cette transition nécessite développer des actions sur les réseaux de transport régionaux Zou! mais également d'accompagner les territoires dans la prise en compte des nouveaux besoins et pratiques des usagers; ce dans l'optique de faire évoluer les comportements vers des pratiques de mobilité et de transport innovantes et vertueuses permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La Région a voté en juin 2023, ses ambitions stratégiques ACoRS « Adaptation, Conversion, Report, Sobriété »[1] pour une mobilité exemplaire et durable. C'est sur la base de ces orientations que le soutien à la réalisation d'aménagements cyclables servant la mobilité du quotidien seront analysés et accompagnés.

Pour inscrire son ambition sur la durée, la Région a adopté en octobre 2023 une stratégie régionale et un plan d'actions visant à accélérer et compléter la mise en œuvre de son Plan Vélo 2020. L'axe 1 de cette stratégie consiste à « Accompagner et soutenir la mise en œuvre des aménagements cyclables » et se traduit par un plan comprenant les actions suivantes :

- Action 1 : Soutenir la réalisation des infrastructures cyclables pour la mobilité du quotidien
- Action 2 : Soutenir la résolution des discontinuités
- Action 3 : Soutenir la réalisation d'infrastructures inter-communales
- Action 4 : Soutenir les projets globaux proposant un réel maillage cyclable et changements de pratiques à l'échelle d'un territoire pilote
- Action 5 : Soutenir la réalisation des véloroutes et voies vertes
- Action 6 : Mise à disposition d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie pour les porteurs de projets

[1] La Région identifie quatre orientations stratégiques régionales pour la transition écologique de la mobilité en région, formant l'acronyme ACoRS : Les projets/actions visant l'adaptation (A) aux défis écologiques et sociaux mondiaux liés au dépassement des limites planétaires dans l'objectif de gérer l'inévitable et d'éviter l'ingérable, en construisant la résilience aux bouleversements en cours et à venir; Les projets/actions conduisant à la conversion (Co) des infrastructures, au bénéfice des modes de déplacement décarbonés et alternatifs à l'autosolisme, et des flottes, pour une meilleure efficacité énergétique des véhicules afin de sortir en 20 ans des énergies fossiles en utilisant l'énergie adaptée à l'usage ; Les projets/actions incitant au report (R) modal et la multimodalité, pour réduire les consommations énergétiques par unité (voyageur ou marchandises) en favorisant le transport collectif actif et partagé ; Les projets promouvant la sobriété (S) des déplacements motorisés, pour réduire les besoins énergétiques en requestionnant les modes de vie, l'organisation des territoires et les circuits de production et de consommation, tout en améliorant la qualité de vie.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

Le présent cadre d'intervention est une des modalités d'accompagnement régional technique et financière de l'axe 1 – action 1 du Plan vélo 2024-2028.

Il s'inscrit également dans le nécessaire recherche de complémentarité entre les différents niveaux d'intervention et de ressources financières (Europe, Etat, Région et collectivités). Il est en effet fondamental d'aménager l'accès aux gares, aux lycées et aux établissements structurants afin de disposer d'un maillage cyclable régional, tout en veillant à simplifier et sécuriser le parcours de l'usager, à optimiser les moyens et les financements dans une logique de cohérence d'ensemble.

2. OBJECTIFS

Les trajets du quotidien ont une portée de 1 à 7 km quel que soit le lieu de vie (ils représentent 65% des trajets dans les petites villes, 54% dans les grandes villes et 50% en milieu rural). 60% de ces trajets domicile – travail de moins de 5 km sont réalisés en voiture en France. Un déplacement sur deux pourrait se faire à vélo. En secteur urbain, le trajet à vélo est souvent plus rapide que la voiture. Fort de ces constats, et toutes les enquêtes le répètent, la condition pour engager un véritable report modal vers le vélo est le développement d'infrastructures cyclables, si possible en site propre, séparées de la chaussée routière.

Afin de favoriser les déplacements à vélo, il est donc essentiel que les cyclistes puissent disposer d'infrastructures cyclables continues, sécurisées constituant à terme un réseau bien développé et maillé et ce, à la fois dans les territoires urbains, péri-urbains et ruraux car tous les habitants de la région ont besoin de se déplacer.

L'objectif est de développer des infrastructures cyclables de façon massive pour qu'une plus grande part des trajets du quotidien s'effectuent à vélo. Le dispositif présenté consiste pour la Région à apporter un soutien financier aux porteurs de projets qui développent des aménagements cyclables autour d'établissements et de pôles qu'elle considère prioritaires et pour lesquels l'accessibilité à vélo doit être encouragée et facilitée. Il s'agit :

- Des gares (ferroviaires et routières du réseau Zou !),
- Des établissements d'enseignement et de formation régionaux
- Des équipements et pôles[2] dits structurants[3] pour un territoire

Le projet d'aménagement cyclable doit s'inscrire dans une logique d'itinéraire qui aura été identifié et traduit dans un document de planification des mobilités (schéma vélo ou plan de mobilité, plan de mobilité simplifié ou document équivalent figurant des itinéraires cyclables) d'une commune, d'un EPCI, d'un Département ou de la Région. Il s'agit là de s'assurer que le projet contribue à la création d'une liaison nécessaire pour les habitants du territoire en général et pour les usagers des établissements à desservir en particulier.

En effet, la Loi d'orientation des Mobilités a instauré la mise en place de bassins de mobilités, échelle de réflexion des mobilités. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en compte douze.

[2] Pôle : le pôle renvoie à un site, une entité ou une zone, générateurs de flux de salariés, scolaires, etc…

[3] Structurants : ce sont pour les acteurs du territoire, les établissements qui génèrent le plus de flux de déplacements, pour lesquels l'accessibilité à vélo doit être proposée grâce à des aménagements ad hoc.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

C'est à cette échelle que les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) sont coconstruits entre la Région, les Départements, les AOM et autres EPCI. Ces contrats serviront également de documents de référence pour que les partenaires du COM déterminent les équipements et pôles structurants à desservir par des aménagements cyclables.

Les gares et les établissements de formation et d'enseignement de compétence régionale sont de fait des équipements structurants à desservir par des aménagements ou jalonnements cyclables en priorité. Leur inscription aux Contrats Opérationnels de Mobilité n'est pas obligatoire pour bénéficier de ce dispositif à ce stade, mais il est souhaité de les inscrire à terme.

La Région accorde une importance particulière **aux projets de conversion de voirie**, aussi sera-t-elle aux côtés des collectivités pour soutenir ces projets en bonifiant son intervention (conf. p.6).

DES OBJECTIFS CIBLES :

- ✓ ***Améliorer l'accessibilité des gares ferroviaires et routières du réseau Zou ! par des aménagements cyclables***

Il s'agit d'agir en complément des équipements de stationnement vélos sécurisés mis en place autour des gares TER et gares routières du réseau Zou ! pour encourager l'intermodalité et guider l'usager à vélo. **Il s'agira, par le traitement des accès sécurisés de la voirie et de l'organisation de la circulation autour des gares, de permettre ainsi aux usagers de réaliser les derniers kms jusqu'aux TER et cars du réseau Zou !**

- ✓ ***Améliorer l'accessibilité des établissements d'enseignement et de formation régionaux par des aménagements cyclables***

Les établissements d'enseignement et de formation dont les lycées publics génèrent des flux importants d'élèves sans oublier les équipes éducatives, le personnel ainsi que les intervenants extérieurs. C'est à cet âge-là (15-18 ans), que les choix de mobilité peuvent être déterminants pour l'avenir. **L'objectif pour la Région est d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accessibilité de ces établissements en favorisant la réalisation d'aménagements cyclables à leurs abords.** Ces aménagements s'inscriront dans la continuité des démarches engagées par ailleurs par les services de la Région qu'il s'agisse des abris vélo dans les lycées ou des Plans de déplacements établissements scolaires (PDES).

Au regard des enjeux, la Région souhaite que ces aménagements cyclables soient l'occasion de créer une réelle dynamique de mobilité cyclable pour les lycéens, afin que chacun des acteurs concernés s'approprie le projet d'écomobilité scolaire et y contribue en fonction de ses compétences. Il s'agit **à l'extérieur du lycée**, du maitre d'ouvrage compétent pour les travaux de voirie, et **dans l'enceinte du lycée** de l'ensemble de la communauté éducative[4] ainsi que des intervenants extérieurs (visiteurs, livreurs, associations de promotion de sensibilisation à la pratique du vélo et le cas échéant les

[4] Proviseur, élèves, enseignants, personnel administratif, parents d'élèves, Rectorat.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

habitants…). Au-delà de l'aménagement cyclable, il conviendra de prévoir des formations (savoir rouler, savoir réparer), informations, l'organisation d'événements afin de pérenniser la démarche notamment avec des associations dédiées.

✓ ***Améliorer l'accessibilité des équipements et pôles structurants pour les territoires par des aménagements cyclables***

Les équipements et pôles dits structurants sont ceux pour lesquels une offre cyclable doit être proposée en priorité car ils génèrent des flux de déplacements importants ou parce que le demandeur souhaite privilégier un accès par les modes actifs et réduire la place de la voiture, apaiser l'espace public autour de ces équipements.

Ces établissements et pôles structurants identifiés dans les Contrats opérationnels de mobilité et définis avec la collectivité ou le groupement, pourront être :

- o des équipements d'enseignement et de formation ne relevant pas de la compétence directe de la Région (universités, collèges …)
- o des établissements de santé (Hôpitaux, Centre Hospitalier Universitaires …)
- o des complexes sportifs
- o des équipements culturels
- o des sites touristiques (exemple : sites touristiques exemplaires labelisés Région Sud [5]),
- o des zones d'activités, commerciales,
- o certains locaux d'administrations
- o des hubs de logistique urbaine

3. BENEFICIAIRES

Les départements, les communes et leurs groupements, les syndicats d'aménagement ou intercommunaux et autres organismes publics (société publique locale d'aménagement, établissement public).

4. TYPOLOGIES DE PROJETS ELIGIBLES

Les typologies de projets éligibles sont des études, des aménagements cyclables, des équipements et des aménagements connexes. Leur nature est précisée ci-dessous.

Tous ces postes doivent être proportionnés aux besoins de l'opération :

- **Les études de révision du plan de circulation favorable au vélo** dont le périmètre intègre des équipements structurants, à une échelle dimensionnante pour favoriser le report vers les mobilités actives (échelle et objectif de report modal vers modes actifs justifiés par le porteur)
- **Les études pré-opérationnelles et opérationnelles directement liées au projet,** les typologies d'opérations subventionnées sont :

[5] En cohérence avec l'objectif d'offre de mobilité touristique « bas carbone » du Schéma Régional de développement du Tourisme et de Loisirs

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

- **Les études préalables aux travaux** directement associées aux travaux réalisés y compris la faisabilité et les études de maîtrise d'œuvre

- **Les travaux d'aménagements cyclables**, les typologies d'opérations subventionnées sont :
  - Voie mixte : voie aménagée pour trafic mixte[6], chaussée centrale à voie banalisée
  - Vélorue, rue scolaire,
  - Bande cyclable
  - Piste cyclable
  - Voie verte
  - Tout aménagement de voirie et/ou de signalisation qui contribue ponctuellement à la continuité du projet sous réserve de garantir la sécurité des cyclistes et des piétons et la lisibilité de leur parcours (exemples : traversée sécurisée, aménagement de sécurité d'un carrefour). Il peut s'agir également d'un aménagement qui permet d'améliorer la sécurité aux abords des établissements / équipements structurants en déportant par exemple les arrêts minutes des parents devant les lycées.
  - Ouvrage d'art (5 ml de portée en moyenne) intégré au projet d'aménagement cyclable objet de la demande de subvention.

- **Les équipements et aménagements connexes et intégrés au projet d'aménagement cyclable[7],** servant la sécurité, le confort, l'information des cyclistes et facilitant la cyclo-logistique, les typologies d'opérations subventionnées sont :
  - Stationnements vélo sécurisés et non sécurisés y compris adaptés pour les vélos-cargo;
  - Signalisation directionnelle de rabattement vers les gares, les lycées, les pôles et équipements structurants ;
  - Signalisation au niveau des traversées : marquage au sol, figurine vélo ou mixte piéton-vélo, R12M aux carrefours à feux ;
  - Dispositif de signalisation numérique intelligente contribuant à la sécurité des cyclistes et à une cohabitation harmonieuse entre vélos et véhicules : capteurs de présence cycliste, de feux de signalisation intelligents, de panneaux à message variable, radars pédagogiques ;
  - Dispositif d'affichage de temps parcours vélo avec un comparatif vélo/voiture sur une Origine-Destination (OD), itinéraires raccourcis … (fourniture et pose) ;
  - Compteur ou totem de fréquentation ;
  - Kit de pompage et de réparation vélo, station de recharge ;
  - Marquage des aires de livraison pour vélo-cargo.

NB : Les stationnements vélos autour des gares TER ne sont pas éligibles car la Région déploie des stationnements vélo sécurisés aux abords de toutes les gares en région – Réf. Loi d'Orientation des Mobilités.

[6] Référence « Rendre sa voirie cyclable » CEREMA

[7] **Ces équipements et aménagements ne peuvent pas faire l'objet d'une demande de subvention sans être intégrés à une opération d'aménagement cyclable**. Seule exception : les dispositifs de signalisation numérique intelligente contribuant à la sécurité des cyclistes.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

LES PROJETS ELIGIBLES BONIFIES :

Dans un souci de limitation de l'artificialisation des sols, de réduction de l'espace réservé à la voiture et car ces projets peuvent être l'occasion d'offrir du linéaire cyclable plus rapidement et pour des coûts plus limités **la Région entend soutenir de manière bonifiée les projets ci-dessous,** pour répondre à l'objectif de faire du vélo un mode de déplacement direct, rapide et pratique. Ce sont les projets qui :

- ✓ induisent **une conversion de voirie** au bénéfice des mobilités actives faisant suite ou non, à une révision du plan de circulation favorisant manifestement les trajets vélos en les raccourcissant et en contraignant les trajets voiture.

  Exemples : chaussée avec 2 à 3 voies routières : suppression d'un sens de circulation voiture pour une réaffectation d'un sens de circulation routière pour un aménagement cyclable double-sens.

- ✓ portent **une attention particulière au confort de l'usager et à l'impact environnemental du projet**
  Exemples : éclairage, confort de roulement, végétalisation, signalisation spécifique vélo et choix techniques respectant l'environnement (revêtement …).

TABLEAU DE SYNTHESE DES DEPENSES ELIGIBLES

Etudes	**Etude ou plan de circulation favorable au vélo** visant à réduire l'espace réservé aux voitures, poids lourds … et augmenter l'espace réservé aux modes actifs ; l'étude ou le plan comprennent les comptages
	Etudes pré-opérationnelles et opérationnelles pour section d'itinéraire cyclable en vélorue, trafic mixte (après étude préliminaire validée)
	Etudes pré-opérationnelles et opérationnelles pour aménagement cyclable en site propre (après étude préliminaire validée)
Travaux d'infrastructures	**Travaux d'aménagement cyclable** pour section d'itinéraire cyclable en vélorue, rue scolaire, trafic mixte
	Travaux d'aménagement cyclable en site propre : bande et piste cyclable, voie verte
Bonifiés	**Travaux d'aménagement cyclable en site propre, issus d'une conversion de voirie** ayant supprimé de la chaussée routière (exemple : conversion d'un sens routier au bénéfice d'une ou plusieurs voies cyclables ou suppression de bande de stationnements)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

Bonifiés	**Travaux d'aménagement cyclable pour un projet particulièrement qualitatif** portant un soin particulier à la lisibilité de la trajectoire du cycliste pour tous les usagers (exemple : revêtement coloré), aux aspects végétalisation, éclairage, confort pour l'usager et choix techniques respectant l'environnement (exemple : passage souterrain avec éclairage artistique …)
	Ouvrages d'art dès lors qu'ils s'intègrent au projet d'aménagement cyclable (Portée moyenne 5 ml)
Equipements vélo	**Stationnements vélo** (hors proximité immédiate des gares TER) : - **pour vélo gabarit classique sécurisés** - **pour vélo grand gabarit sécurisés et non sécurisés** adaptés aux vélo-cargo, triporteurs, longtails
	Equipements de signalisation respectant l'IISR[8] (et si possible inscrits dans un schéma directeur de signalisation adapté aux cyclistes) pour faciliter et inciter le parcours cyclable : - Signalisation directionnelle de rabattement vers les gares, les lycées, les pôles et équipements structurants ; - Signalisation au niveau des traversées : marquage au sol, figurine vélo ou mixte piéton-vélo, R12M aux carrefours à feux - Dispositifs de signalisation numérique intelligente contribuant à la sécurité des cyclistes et à une cohabitation harmonieuse entre vélos et véhicules : capteurs de présence cycliste, de feux de signalisation intelligents, de panneaux à message variable ; - Dispositif d'affichage de temps parcours vélo avec un comparatif vélo/voiture sur une Origine-Destination (OD), itinéraires raccourcis … (fourniture et pose)
	Equipements cyclables et aménagements connexes : compteurs ou totem de fréquentation, marquage d'aire de livraison pour la cyclo logistique, kit de pompage, réparation vélo, station de recharge électrique ; mobiliers ludiques, créatifs et incitatifs et/ou « nudge » ; marquages créatifs (sols murs) ; recours au design actif.

[8] Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

5. CONDITIONS GENERALES D'ELIGIBILITE

La Région doit pouvoir apprécier l'intégration du projet dans la stratégie de mobilité du territoire. Il s'agit de s'assurer que le projet constitue **soit une section d'un itinéraire vélo inscrit dans un schéma vélo** (ou Plan de Mobilité, Plan de Mobilité Simplifié ou document équivalent figurant des itinéraires cyclables), **soit un rabattement entre l'itinéraire vélo et l'équipement à desservir** par un aménagement cyclable.

Le maître d'ouvrage du projet ou le dépositaire du dossier ne sont pas nécessairement les rédacteurs de cette planification ou programmation, mais les projets déposés doivent s'inscrire dans la stratégie locale.

La Région s'assurera que les réflexions et orientations discutées et actées dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) établis à l'échelle de chaque bassin de mobilités ont identifié les équipements et pôles structurants pour lesquels une desserte cyclable est considérée comme prioritaire à aménager et à sécuriser.

- **Critère 1 : <u>appartenir à un itinéraire de schéma vélo</u> ou Plan de Mobilité ou Plan de mobilité simplifié ou document équivalent figurant des itinéraires cyclables[9]. <u>Un rabattement entre un itinéraire vélo et l'équipement à desservir</u> constitue également un projet éligible.**

- **Critère 2 : des équipements à desservir identifiés dans le cadre des Contrats opérationnels de mobilité – COM - (les gares et les établissements scolaires sous compétence régionale sont éligibles sans obligatoirement figurer au COM).**

<u>DES AMENAGEMENTS ET EQUIPEMENTS CYCLABLES POUR TOUS</u>

La Région souhaite que les aménagements et les équipements cyclables soient accessibles à tous les publics. Par leur dimensionnement, leur continuité, leur qualité, le linéaire aménagé, ces aménagements et équipements doivent permettre le report modal de tous les publics vers le vélo.

Pour ce faire, **la Région sera particulièrement attentive à ce que les aménagements et équipements garantissent la sécurité de tous les usagers** (particulièrement les personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes), **l'évitement des conflits d'usage** (entre cyclistes et piétons, cyclistes – automobilistes et cyclistes et transports en commun), **proposent une lisibilité de parcours cyclable facilitée et claire (**continuité des aménagements, priorisation du parcours par la signalisation, le traitement des intersections avec signalisation avec picto vélo ou mixte piéton-vélo aux traversées et/ou marquage au sol…), sans obstacle, et enfin contribue incidemment à la qualité de vie de tous les usagers dans l'espace public.

La fourniture des données de trafic et de vitesse permettra d'apprécier la cohérence de la nature de l'aménagement cyclable notamment au regard du tableau d'aide à la décision du CEREMA qui préconise l'aménagement cyclable en fonction de la V85, du trafic motorisé et du débit cyclistes souhaité.

[9] Dans les cas où le schéma, le plan de mobilité vélo ou le document équivalent figurant des itinéraires cyclables n'est pas voté au moment du dépôt, le dépositaire devra pouvoir justifier des engagements financiers adoptés en appui d'une cartographie ou de tout autre document justifiant les itinéraires.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

DES AMENAGEMENTS ET EQUIPEMENTS CYCLABLES POUR LES USAGERS PROFESSIONNELS ET PARTICULIERS EN VELO-CARGO, VELO HORS GABARIT

La Région souhaite accompagner les politiques de réductions des gaz à effet de serre (GES) tout en maintenant une offre commerciale et de services de proximité dans les centres urbains et donc favoriser la pratique de tous les types de vélos.

Pour ce faire elle entend promouvoir la cyclo logistique, la possibilité de déplacements familiaux et des artisans en vélo-cargo, triporteurs, longtails … Les aménagements cyclables devront autant que faire ce peu, être « vélo-cargo compatibles », car le gabarit et le poids plus important de ces véhicules nécessitent de respecter des critères techniques d'autant plus importants pour faciliter une pratique qui ne cesse de se développer : perméabilité des aménagements cyclables entre eux ou avec l'espace piéton ou la chaussée (séparation chanfreinée), éviter les pistes cyclables bidirectionnelles qui augmentent l'accidentologie du fait de croisements difficiles, rayon de giration plus important, revêtement dur, stable et non glissant, absence de dispositifs anti-intrusion et de bordure pour accéder aux stationnements ou espaces de livraison, stationnements pour les particuliers et les professionnels adaptés à la journée (courte et longue durée) et abris sécurisés (longue durée pour la nuit).

6. CONDITIONS D'ELIGIBILITE TECHNIQUES GENERALES ET PARTICULIERES

Les aménagements et équipements cyclables financés doivent respecter la réglementation du Code de la Route, les recommandations techniques du CEREMA - hors impossibilité physique manifeste - et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière pour les Equipements de signalisation.

A titre d'information, les porteurs de projets pourront se référer aux :

- Cahier technique du CEREMA « Rendre sa voirie cyclable » https://doc.cerema.fr/accueil-portal.aspx
- JALRIC 2023 – Vélo et Territoires : https://www.velo-territoires.org/ressources/categorie/publication-reference/?resource-id=21703#resource-jalonnement-reseaux-itineraires-cyclables
- Catalogue des aménagements Recommandations techniques pour le stationnement des vélos-cargo : https://parking.brussels/sites/default/files/rapport_cairgobike_2022_annexes_fr_new.pdfLe
- Plan de déplacement établissement scolaire - Dynamique Mobiscol portail national écomobilité scolaire, juin 2022 : Catalogue_imprimable.pdf (mobiscol.org)
- Guide des rues scolaires : 2021 GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf
- Guide du design actif : Guide_design_Actif-RVB_HD_version web.pdf (agence-cohesion-territoires.gouv.fr).

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

6.1. CONDITIONS PARTICULIERES POUR DESSERVIR LES GARES FERROVIAIRES ET ROUTIERES DU RESEAU ZOU !

Le projet proposé doit prévoir la mise en place d'une signalisation entre la voirie en projet et les abris vélo existants aux abords de la gare pour les rendre accessibles et visibles, **ainsi qu'une continuité cyclable (connexion à niveau) entre la voirie projetée et le/les abris**.

6.2. RECOMMANDATIONS TECHNIQUES PARTICULIERES POUR DESSERVIR LES GARES ET LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET DE FORMATION REGIONAUX

Concernant les gares

En complément, une intégration sur l'information comparée des temps de parcours à vélo et voiture sur un trajet similaire, permettant de rendre visibles les économies de temps réalisées à vélo par rapport à la voiture, est fortement attendu.

Par ailleurs, le dispositif pourra intégrer la démarche engagée par la Région avec ses partenaires « Information vélo en gare » qui met à disposition un kit de mise en place d'un QR code renvoyant vers une page web afin d'améliorer l'orientation des usagers à vélo sur le territoire.

Concernant les établissements scolaires

Le contexte particulier de fréquentation d'un établissement scolaire (public jeunes, attention renforcée pour la sécurisation des abords, dépose-minute …) incite à la prise en compte, autant que possible des éléments suivants :

- dans le traitement des jalonnements verticaux et horizontaux : intégration d'équipements ludiques, créatifs et incitatifs et/ou de « nudge », procédé qui vise à changer la perception visuelle de tous les usagers afin de faire évoluer les comportements,
- dans le traitement des aménagements : élargissement des passages piétons, traversée cyclistes distincte, réduction de la vitesse de la voiture, revêtement de sol rugueux ou pavé, ralentisseurs, radar pédagogique …

7. MONTANT ET NATURE DE L'AIDE

Le montant de l'aide sera fonction de la typologie du projet, du taux maximal de l'aide appliqué à la typologie du projet, du coût plafond de l'aide et de la possible application de la bonification du projet.

Le montant et le taux de financement accordés au projet dépendront également :

- du montant des contreparties publiques apportées au projet : nationales au titre du CPER ou des Appels à projets « continuités cyclables » et/ou européennes ;
- du taux maximum d'aide publique autorisé par la réglementation européenne et nationale sur les aides d'Etat ;
- du taux minimal d'autofinancement fixé par les réglementations nationales et européennes.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

NATURE DU PROJET ELIGIBLE	CRITERE QUANTITATIF / QUALITATIF	TAUX MAXIMAL (% DU COUT H.T)	COUT PLAFOND DU PROJET	MONTANT MAXIMAL DE LA SUBVENTION
Etude ou plan de circulation favorable au vélo visant à réduire l'espace réservé aux véhicules motorisés individuels et augmenter l'espace réservé aux modes actifs	A minima à l'échelle d'un quartier, sinon à l'échelle de la commune	60%	50 000 €	30 000 €
Etudes pré-opérationnelles et opérationnelles pour section aménagement cyclable en vélorue, trafic mixte		50%	100 000 €/km	50 000 €/km
Etudes pré-opérationnelles et opérationnelles pour aménagement cyclable en site propre		50%	150 000 €/km	75 000 €/km
Travaux pour section d'aménagement cyclable en vélorue, trafic mixte (CVCB …) *NB : les équipements et aménagements connexes aux travaux doivent être intégrés au coût des travaux (traitement des intersections, signalisations de rabattement, de traversée, dispositif d'affichage de temps parcours vélo ...)*		50%	20 000 €/km	10 000 €/km
Travaux pour aménagement cyclable en site propre (bande et piste cyclable, voie verte) *NB 1 : un projet d'aménagement unidirectionnel de 2 X 1 km compte pour 2 kms d'aménagement / Un projet d'aménagement bidirectionnel d'1 km correspond à un projet d'1 km.* *NB 2 : les équipements et aménagements connexes aux travaux doivent être intégrés au coût total des travaux (traitement des intersections, signalisations de rabattement, de traversée, dispositif d'affichage de temps parcours vélo ...)*	Aménagement adapté pour les vélos de grands gabarits (vélo-cargo …) + remorque Adapter les rayons de courbure	50%	500 000 €/km	250 000 €/km
Ouvrage d'art (passerelle …) *5 ml de portée en moyenne*	Ouvrage d'art intégré à un projet d'aménagement cyclable	50%	10 000 € / m² ou coût plafond du projet 150 000 €	5 000 € / m² ou coût plafond de la subvention 75 000 €
Stationnements vélo sécurisés	Equipements intégrés à un projet d'aménagement cyclable	50%	2 000 € / place	1 000 € / place

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

NATURE DU PROJET ELIGIBLE	CRITERE QUANTITATIF / QUALITATIF	TAUX MAXIMAL (% DU COUT H.T)	COUT PLAFOND DU PROJET	MONTANT MAXIMAL DE LA SUBVENTION
Stationnements vélo grand gabarit sécurisés et non sécurisés (vélo-cargo, triporteur, longtails …)	Equipements intégrés à un projet d'aménagement cyclable Absence de bordure pour accéder aux stationnements ou espaces de livraison, stationnements adaptés à la journée (courte et longue durée) et sécurisés (longue durée)	50%	Sécurisé 5 000 € / place Non sécurisé 200 € / place	Sécurisé 2 500 € / place Non sécurisé 100 € / place
Equipements de signalisation : *Dispositif de signalisation numérique intelligente*	Pour un projet identifié, ou a minima à l'échelle d'un quartier, mieux à l'échelle de la commune	60 %	200 000 € par projet	120 000 €
OPERATIONS BONIFIEES				
Travaux et équipements cyclables faisant suite à révision du plan de circulation et/ou ayant induit une conversion de voirie au bénéfice des mobilités actives	A minima à l'échelle d'un quartier, sinon à l'échelle de la commune Aménagement sans discontinuité à l'échelle du projet	70 %	500 000 €/km	350 000 €/km
Travaux pour aménagement cyclable particulièrement qualitatif	Sur la totalité du périmètre du projet	+ 10%	500 000 €/km	275 000 à 385 000 € / km selon la nature des travaux

Les taux et montants plafonds seront calculés sur la base de la nature des travaux envisagés. Dans le cas de projet mixte, site propre et site partagé par exemple, les taux et montants plafonds seront calculés pour chacune des sections sur la base des ratios du tableau ci-dessus.

Pour les projets de travaux bonifiées : si exceptionnellement le projet combine une section avec typologie de travaux bonifiée et une typologie de travaux classique, le taux d'aide et le coût plafond du projet appliqués seront ceux de chacune des typologies de projet. Exemple : Un projet d'aménagement cyclable en site propre de 2 km combinant 1,5 km de conversion de voirie et 500 mètres linéaires de voie partagée, se verra appliquer le taux et coût plafond de chaque typologie d'aménagement en fonction du linéaire concerné.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

NE SONT PAS ELIGIBLES

- Les acquisitions foncières nécessaires au projet,
- Les travaux visant à créer de nouvelles capacités de circulation motorisée
- Les travaux induisant l'abattage d'arbres sains non justifié dans le projet
- Les travaux d'entretien, de réfection, de sécurisation et de mise aux normes d'aménagements existants déconnectés du projet d'aménagement cyclable
- Les ouvrages d'art d'une portée de plus de 5 ml de portée
- Les stationnements sécurisés vélo qui viendraient en doublon des équipements installés aux abords des gares TER dans le cadre de la programmation régionale, et ce, pour préserver l'homogénéité optimale des accès pour les usagers à l'échelle régionale
- Les stationnements sécurisés non intégrés à un projet d'aménagement cyclable

8. PIECES A FOURNIR

Le dépôt des demandes de subventions s'effectue de manière dématérialisée dont les modalités et les dérogations sont précisées sur le Portail des subventions de la Région. Le dépôt du dossier de demande de subvention ne présume pas de la décision de l'Assemblée régionale quant à l'attribution de la subvention. Sauf dérogation exceptionnelle, les demandes de subvention doivent être déposées au plus tard trois mois avant la date prévisionnelle de début de réalisation du projet concerné.

Toute demande de subvention prend la forme d'un dossier composé de différents documents à produire qui diffèrent en fonction de la catégorie de subvention demandée : certaines informations seront directement saisies dans le formulaire de demande, d'autres seront déposées en pièces jointes.

8.1 LES PIECES TECHNIQUES POUR LA PRESENTATION DU PROJET PORTANT SUR LA REALISATION D'ETUDES, TRAVAUX, EQUIPEMENTS OU TRAVAUX ET EQUIPEMENTS

Les pièces attendues varient suivant la nature du projet.

- Pour les projets : études de circulation, études pré-opérationnelles et opérationnelles, les pièces demandées sont :
  - la note descriptive générale,
  - la note descriptive particulière pour les projets de desserte de gare ou d'établissement d'enseignement
- Pour les projets : travaux et/ou équipements, les pièces demandées sont :
  - la note descriptive générale,
  - la note descriptive particulière pour les projets de desserte de gare ou d'établissement d'enseignement
  - le dossier Plans généraux
  - le dossier Plans de détail

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

8-1-a NOTE DESCRIPTIVE GENERALE DU PROJET

Le contenu du Dossier « Note Descriptive générale du projet » :

1. **Intitulé du projet** précisant le type de projet (Etude, travaux, équipements ou travaux + équipements)
2. **Description sommaire** du projet
3. **Vocation du projet** : quels équipements ou pôles bénéficieront du projet ? quels sont les usagers visés ?
4. **Caractéristiques générales de l'objet de l'étude, de l'aménagement cyclable** (longueur, largeur, aménagement uni ou bidirectionnel) ou **des équipements et aménagements connexes** projetés (stationnements vélo, signalisation de rabattement vers des pôles majeurs, kits de réparation …)
5. **Niveau d'avancement** des études
6. **Nature des revêtements**
7. **Équipements de confort**
8. **Les modalités foncières de réalisation du projet** : situation actuelle et la situation cible au regard du foncier (domanialité, propriété, superposition d'affectation ou de gestion) ;
9. **Les modalités de conversion de voirie éventuelle**s : suppression de voie de circulation, de bande de stationnement (en précisant le linéaire de chaussée et bande de stationnement supprimé rapporté au linéaire total du projet) ;
10. **La liste des autorisations nécessaires** et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement, aux sites protégés ou interdits ainsi qu'aux contraintes d'exploitation des voies franchies ;
11. **La fourniture des données de trafic routier, de la vitesse sur chaussée routière** si l'aménagement cyclable longe ou croise des voies ouvertes à la circulation routière (cela permettra d'apprécier la cohérence du choix de la typologie de l'aménagement cyclable au regard du tableau d'aide à la décision du CEREMA) ;
12. **Estimation du débit cyclistes,** cohérent avec la part modale annoncée dans plan vélo du porteur de projet
13. Toutes pièces jugées utiles

8-1-b Pour les projets aux abords des gares, en complément :

NOTE DESCRIPTIVE PARTICULIERE « DESSERTE GARE »

La note descriptive particulière « Desserte gare » déposée auprès de la Région doit contenir obligatoirement les informations suivantes :

1. La position de la gare dans le tissu urbain et le rayonnement de la gare : quelle est son **aire d'attractivité** ? Quelle interface avec le réseau routier Zou!

   La **localisation des équipements et services vélo** existants/projetés, quelle connexion entre les projets ? Quelle signalétique ? (en complément du Plan d'implantation des équipements projetés demandé au point 8-2)
2. L'estimation des rabattements du nouvel aménagement cyclable : où sont les flux ? L'objectif est d'assurer la **continuité des chaînes de déplacement** quelle que soit l'origine ou la destination du voyageur et ses conditions de mobilité)
3. **Les éventuelles contraintes d'accessibilité à la gare** : topographiques, obstacle (ouvrage d'art, voie importante à traverser …).

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

8-1-c Pour les projets aux abords des établissements scolaires en complément :

NOTE DESCRIPTIVE PARTICULIERE « DESSERTE ETABLISSEMENT SCOLAIRE »

La note descriptive particulière « Desserte établissement scolaire » déposée auprès de la Région doit contenir obligatoirement les informations suivantes :

1. **La position du lycée dans le tissu urbain,** identifiant :
   - ses accès (lycéens, personnels, livraison),
   - la localisation des équipements, services vélo existants, des arrêts de transports en commun dans un rayon de 500 ml (en complément du Plan d'implantation des équipements projetés demandé au point 8-3)

2. **Les éventuelles contraintes d'accessibilité** au lycée : topographiques, obstacle (ouvrage d'art, voie importante à traverser …)

3. Elle pourra être complétée par tout document permettant d'apprécier la stratégie de mobilité du porteur ainsi que la prise en compte de l'écomobilité scolaire et de l'écosystème lycée.

8-2. DOSSIER PLANS GENERAUX (pour les projets de travaux et/ou d'équipements)

Le contenu du Dossier « Plans Généraux »[10] déposée auprès de la Région doit contenir obligatoirement les informations suivantes :

1. **Schéma(s) cyclable(s)**, **plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié** du territoire dans le/lesquels s'inscrit le projet ou fiches actions extraites du contrat opérationnel de mobilité ;
2. **Plan de situation du projet** dans le schéma cyclable ou le plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié ;
3. **Plan de tracé du projet** précisant la typologie des aménagements (voie verte, piste, bande cyclable…). Faire figurer les aménagements cyclables existants ;
4. **Plan d'implantation des équipements projetés** précisant leur typologie (kit de réparation, station de pompage, signalisation, stationnements …) ;
5. **Plan de localisation des principaux générateurs de flux de mobilité** desservis par le projet : gares, lycées et centres d'apprentis, autres pôles d'intérêt régional (hôpital, zones d'emplois, site touristique exemplaire (label Région) …) ;
6. **Présentation des traitements des points de raccord** avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire ;
7. **Plan de circulation** s'il a été révisé, impacté par le projet.

[10] Qualité d'une taille et résolution adaptées à l'analyse

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

8-3. DOSSIER PLANS DE DETAIL (pour les projets de travaux et/ou d'équipements)

Le projet doit être découpé en sections homogènes d'aménagement cyclable[11] (section 1, section 2, …). Les informations attendues pour chaque section sont :

1. **La longueur** ;
2. **Le trafic routier et vitesses pratiquées** par les véhicules motorisés ;
3. **Le type d'aménagement cyclable projeté** : piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle, voie verte, voie mixte, CVCB, vélorue … ;
4. **La largeur de l'aménagement cyclable** (profil en travers …) ;
5. **La nature du revêtement** ;
6. **Les plans de traitement des intersections** comprenant la signalisation ;
7. **Le plan détaillé d'aménagements connexes** et leurs accès depuis l'aménagement cyclable : exemple : marquage d'aire(s) livraison pour la cyclo-logistique) ;
8. **Les équipements accompagnant l'aménagement cyclable** : stationnements …
9. Toutes pièces jugées utiles.

Pour les projets pour lesquels les équipements représentent les seules dépenses éligibles (les dispositifs de signalisation numérique intelligente), les informations demandées sont :

1. **Le schéma d'implantation des équipements**,
2. **La nature et les quantités**,
3. **La photo ou autre document** illustrant le ou les équipements projetés,
4. **Les devis** ou factures pro-forma des équipements,
5. Toutes pièces jugées utiles.

9. PROCEDURE DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION REGIONALE

Concernant les Modalités de versement
Chaque versement de subvention est effectué sur demande du bénéficiaire.

Concernant le versement d'acomptes
Le bénéficiaire peut demander depuis le Portail des subventions le versement d'acomptes facultatifs sur production de pièces justificatives.

Concernant la demande de solde
Le bénéficiaire peut demander depuis le Portail des subventions le versement du solde de la subvention sur production de pièces justificatives et ce dans le délai de validité de la subvention précisé dans l'arrêté ou la convention.

[11] Une section homogène est une section pour laquelle une coupe en travers est applicable sur son intégralité. Si des espaces verts ou trottoirs ont des largeurs variables, il est possible de la considérer comme une seule section, et dans ce cas, la largeur minimale rencontrée sur la section doit être indiquée. Ponctuellement il peut y avoir des variations et il est nécessaire de le préciser ainsi que le linéaire concerné. Les intersections ne constituent pas de rupture d'une section si leur traitement est détaillé et homogène sur toute la longueur de la section. Pour vous aider à établir des coupes en travers : https://streetmix.net/

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire

Le règlement budgétaire et financier prévoit des délais de 2 ans pour la réalisation d'études préalables à des travaux et 5 ans pour la réalisation de travaux. Toutefois, un délai de validité autre peut être fixé. Il convient de se référer à l'arrêté ou à la convention qui aura été notifié.

Les organismes disposant d'un comptable public doivent fournir des pièces justificatives certifiées conformes par leur comptable public.

Des informations seront saisies dans la demande de versement, et les pièces justificatives seront à fournir sur le Portail des subventions.

10. OBLIGATIONS A LA CHARGE DES BENEFICIAIRES D'UNE SUBVENTION REGIONALE

Obligations quant à l'utilisation de la subvention régionale

Ces obligations seront notifiées dans l'arrêté de subvention ou la convention notifiés.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 29/03/2024 - Retour préfecture le 29/03/2024 - Acte n° 24-0213 certifié exécutoire