

REGLEMENT DEPARTEMENTAL D'AIDE A LA REALISATION D'AMENAGEMENTS CYCLABLES (SCHEMA DEPARTEMENTAL CYCLABLE)

BP 2023

Article 1^{er} - Objet

Le Schéma Cyclable 2018-2027 tient compte des orientations et stratégies nationales, régionales et avant tout locales, les projets de territoires constituant le socle de mise en œuvre du maillage cyclable.

L'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) le 14 décembre 2019 marque un tournant décisif dans l'organisation de la mobilité et placent les intercommunalités au titre d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). A défaut, cette prise de compétence est assurée par la Région Nouvelle-Aquitaine qui devient AOM du territoire concerné.

Lors de la Décision Modificative n° 1 du 17 juillet 2020, l'Assemblée départementale a confirmé le lancement de la définition de sa politique de la mobilité qui prévoit de conforter un lien très fort avec la solidarité, l'insertion et la mobilité. Dans ce contexte, le Département tient à tenir un rôle central en matière de cohésion sociale et territoriale et d'accompagnement des collectivités

Un diagnostic des dynamiques territoriales, des pratiques et offres de mobilité des territoires landais a été réalisé en 2020 et partagé au sein d'un groupe projet associant les services de l'Etat, de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités ainsi que les Directions du Département intervenant dans le champ de la mobilité.

A l'appui de ce diagnostic, le Département a approuvé sa stratégie de mobilité lors de la DM2-2020. La politique cyclable devenant par déclinaison, un des volets de la politique de mobilité du Département.

Le règlement départemental cyclable 2018-2027 fixe les objectifs de la collectivité en la matière, à savoir :

- disposer d'infrastructures dédiées et sécurisées,
- intégrer le vélo comme une des composantes de l'aménagement de l'espace,
- conforter la destination touristique « les Landes à vélo »,
- développer la culture du vélo au quotidien.

Le plan d'actions 2018-2027 s'organise autour des thématiques suivantes :

- disposer d'un réseau cyclable départemental, maillon de la mobilité dans les Landes,

- sécuriser l'usage du vélo par des infrastructures et des comportements adaptés entre pôles de services de proximité,
- lutter contre la pollution atmosphérique en favorisant un mode de déplacement non polluant,
- réduire la dépendance financière liée aux déplacements par la promotion d'un moyen de transport de proximité peu onéreux,
- considérer la pratique du vélo comme un levier économique soutenant le développement durable du territoire,
- encourager la pratique cyclable comme activité sportive de plein air accessible et bénéfique pour les petits et les grands,
- faire des Landes un territoire de référence pour la pratique du vélo.

Le Schéma tient compte des orientations et stratégies nationales, régionales et avant tout locales, les projets de territoires constituant le socle de mise en œuvre du maillage cyclable.

➤ **Article 2 - Périmètres d'intervention**

Le présent règlement complète le schéma cartographié représentant la perspective d'évolution du réseau cyclable landais à horizon 2027. De fait, il se décline en correspondance aux orientations et stratégies nationales, régionales, départementales et locales.

Les aménagements doivent obligatoirement être réalisés sur des emprises foncières publiques.

A l'appui du schéma cartographie, le Département hiérarchise les modalités d'interventions financières selon trois niveaux d'intérêt des itinéraires :

➤ ***Itinéraires d'intérêt régional et national***

Ils correspondent à la déclinaison régionale du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes dont certains axes bénéficient d'un label européen. A ce jour, ils sont identifiés selon les axes suivants :

- EuroVelo 1 dénommée la « Vélodyssée » reliant Biscarrosse, Parentis-en-Born, Mimizan, Contis, Léon, Vieux-Boucau-les-Bains, Capbreton en direction de Bayonne ;
- EuroVelo3 ou la « Scandibérique » en provenance du Canal de Garonne (47) reliant Escalans, Gabarret, Villeneuve-de-Marsan, Mont-de-Marsan, Tartas, Dax et Saubusse, en direction de Urt (64) ;
- Itinéraire régional transversal se connectant au littoral et se développant en empruntant la Voie Verte de Chalosse (Dax, Montfort-en-Chalosse, Saint-Sever), et en suivant la vallée de l'Adour (Grenade-sur-Adour, Aire-sur-Adour), avec une connexion possible avec la Région Occitanie en direction de Tarbes (65) ;
- Liaison Nord/Sud en provenance de Saint-Symphorien (33) en passant par le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, reliant Sore, Labrit, Mont-de-Marsan. Selon le Schéma régional des véloroutes de la Nouvelle-Aquitaine, ce tracé pourrait constituer une partie de la V56 et représenter « Saint-Jacques à Vélo- Voie de Vézelay » ;

- En provenance de Périgueux, puis Captieux en passant par la Voie Verte des Landes de Roquefort en passant par Roquefort, Mont-de-Marsan, Saint-Sever et les territoires de Chalosse pour atteindre le piémont pyrénéen à la V81 dans les Pyrénées-Atlantiques et se poursuivant le long de la Véloroute Pyrénées-Gave - Adour – (voie d'intérêt national qui longe le massif des Pyrénées), puis Orthez (64) via la frontière espagnole ;
- Itinéraire transversal se connectant au littoral au niveau de Mimizan et se développant en direction de Labouheyre, Sabres, via Casteljaloux (47).

➤ ***Itinéraires d'intérêt départemental***

Ces itinéraires d'intérêt départemental correspondent à des axes structurants permettant de développer l'usage sécurisé du vélo, dans une démarche cohérente et globale, à l'échelle du Département.

Liaisons cyclables reliant des itinéraires nationaux et/ou régionaux. Ils permettent en outre d'assurer des connexions sur les gares et favorisent la multi-modalité.

Ils correspondent à des axes tels que :

- des liaisons cyclables réalisées sur des emprises publiques en site propre (anciennes voies ferrées notamment) ou empruntant en voirie partagée des routes à faible trafic (< 1 000 véhicules/jour) ;
- des boucles cyclables à vocation loisir et tourisme, reliant les différents bourgs de l'intercommunalité et permettant la découverte des territoires. Ces boucles peuvent associer des parcours en sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) et des parcours en voirie partagée (véloroutes), sur des voiries à faible trafic, sous réserve des aménagements de sécurité indispensables et adaptés (aménagements de carrefours, signalisation, jalonnement...) ;
- les liaisons entre équipements publics structurants (équipements sportifs, pôles culturels, espaces publics de centre bourg...).

➤ ***Itinéraires d'intérêt local***

Ces itinéraires sont définis par les intercommunalités, dans le cadre de leur politique de mobilité. Ils viennent compléter le maillage départemental et doivent se connecter avec les principaux axes structurants.

Subventions octroyées aux EPCI pour initier leurs politiques cyclables. Cette aide est assujettie à un accompagnement du Département durant l'étude.

Article 3 - Modalités d'intervention financière

➤ **Acquisitions foncières** : elles sont éligibles dans la limite de 10 % du coût total HT du projet.

➤ **Travaux** :

| | Maître d'ouvrage éligible | Taux maximum de financement du Département des Landes (montants HT) |
|---|---------------------------|---|
| | | Investissements |
| <i>Axes d'intérêt national et régional</i> | EPCI ou ONF | - Etudes : 20 % - Aménagements : 20 % ➤ plafonnés à 240 000 € / km pour les itinéraires en site propre et à 2 000 € / km pour les itinéraires balisés sur route |
| <i>Axes d'intérêt départemental</i> | EPCI ou ONF | - Etudes : 30 % - Aménagements : 30 % ➤ plafonnés à 240 000 € / km pour les itinéraires en site propre et à 2 000 € / km pour les itinéraires balisés sur route |
| <i>Axes d'intérêt local</i> | EPCI ou ONF | - Etudes : 25 % - Aménagements : 25 % ➤ plafonnés à 240 000 € / km pour les itinéraires en site propre et à 2 000 € / km pour les itinéraires balisés sur route |

Le taux de subvention appliqué pourra être inférieur au taux maximum en fonction des autres participations financières, dans le respect de la réglementation relative au plafonnement des aides publiques en vigueur.

Les aménagements de bandes cyclables (peinture sur chaussée) et les équipements non liés intrinsèquement à la pratique du vélo ne sont pas subventionnables (création ou déplacement de réseaux, éclairage public, ponts, passerelles, etc.).

➤ Equipements :

| | Maître d'ouvrage éligible | Taux maximum de financement du Département des Landes (montants HT) |
|--|---------------------------|---|
| | | Investissements |
| Axes d'intérêt national et régional | EPCI ou ONF | - station de recharge électrique, station de gonflage et station de réparation : 20 % |
| Axes d'intérêt départemental | EPCI ou ONF | - station de recharge électrique, station de gonflage et station de réparation : 30 % |
| Axes d'intérêt local | EPCI ou ONF | - station de recharge électrique, station de gonflage et station de réparation : 25 % |

Les équipements type aires d'accueil, parkings à vélos, sont éligibles et ne sont pris en compte que s'ils sont intégrés au projet global d'itinéraires pour le territoire.

Article 4 - Modalités particulières d'intervention

4.1 : Etudes préalables

Elles doivent permettre de définir la cohérence territoriale du schéma cyclable local et sa fonctionnalité.

Elles présentent le maillage d'itinéraires retenus en identifiant les sections *prévues en site propre* (voies vertes ou pistes cyclables), *et/ou en sites partagés* (véloroutes) et la nature du foncier.

Elles comprennent a minima la nature et le détail estimatif des travaux, les contraintes environnementales, l'échéancier de réalisation, les plans de détail relatifs à l'aménagement des intersections, à la signalisation de police, au jalonnement, au mobilier, aux plantations et aux mesures d'intégration paysagères.

Elles peuvent comprendre un volet socio-économique : quantification et qualification des populations desservies, expression de leurs besoins et de leurs attentes, repérage des activités économiques existantes (hébergements, activités de loisirs, etc.) pouvant bénéficier des aménagements cyclables, perspectives sur la création ou le développement d'activités générées par les aménagements projetés.

Les tracés retenus donnent lieu à la concertation des acteurs locaux concernés par d'autres usages de l'espace notamment la DFCI Landes (qui associera l'ASA de DFCI locale) pour ce qui concerne la compatibilité des aménagements cyclables étudiés avec le maintien de la desserte et de l'accès nécessaires à la défense contre l'incendie.

4.2 : Travaux

Pour être éligible à une aide départementale, tout projet d'itinéraire devra être présenté dans le cadre d'un Schéma cyclable local établi à l'échelle du territoire et dûment validé par l'instance délibérante compétente.

Les travaux projetés doivent avoir reçu l'aval de la DFCI Landes (qui consultera l'ASA de DFCI locale), de façon à s'assurer de leur compatibilité avec le maintien de la desserte et des accès liés à la défense incendie.

Les aménagements cyclables doivent intégrer les recommandations techniques et les obligations réglementaires nationales. Un cahier des charges régional et/ou départemental peut être éventuellement fourni.

De façon à intégrer au mieux les équipements cyclables à leur contexte local, les supports de signalisation, de jalonnement et le mobilier seront préférentiellement en bois, dans les secteurs naturels.

Article 5 : Composition des dossiers de demande de subvention

Le dossier de demande d'aide départementale sera adressé à Monsieur le Président du Conseil départemental des Landes. Il devra être déposé avant tout commencement d'opération et comporter l'ensemble des pièces indiquées ci-après.

Une autorisation de démarrage anticipé des travaux pourra être sollicitée, préalablement à la décision d'attribution de subvention et sa délivrance ne présagera en rien de l'issue qui sera donnée à la demande de subvention.

Les pièces constitutives du dossier sont :

- la délibération du maître d'ouvrage sollicitant l'aide du Département et approuvant son schéma cyclable local,
- un plan du Schéma cyclable local,
- une notice de présentation du projet,
- l'attestation de maîtrise foncière publique,
- l'estimation pour les acquisitions foncières,
- le plan de localisation des travaux (ou périmètres de l'étude),
- les plans, profils et croquis des travaux,
- la liste des autorisations administratives auxquelles le projet est soumis et dont les attestations devront être fournies au démarrage de l'opération,
- l'avis favorable de la DFCI Landes (qui consultera l'ASA de DFCI locale) pour les travaux prévus sur des axes utilisés pour la défense incendie,
- le détail estimatif global de l'aménagement cyclable projeté, clairement identifié s'il entre dans une opération globale qui concerne d'autres types de travaux ou dans une programmation échelonnée,
- le cas échéant, le plan pluriannuel d'investissements faisant apparaître un échéancier prévisionnel des travaux prévus,
- le plan de financement détaillé (le montant des travaux subventionnables s'entend hors taxe, hors divers et imprévus), identifiant chaque co-financeur et sa participation attendue,
- une délibération ou une convention signée assurant la gestion et l'entretien des travaux réalisés.

Article 6 : Attribution de la subvention

La demande de subvention est soumise aux fins de décision attributive à la Commission Permanente du Département.

Un arrêté attributif de subvention précisera les modalités de versement de l'aide départementale. Le versement de la subvention s'effectuera au prorata des prestations effectivement réalisées, sur production :

- de l'ordre de service ordonnant le démarrage de l'opération,
- d'un certificat d'achèvement des travaux,
- des factures acquittées
- et d'un récapitulatif visé par le comptable de la collectivité.

Les crédits attribués à une opération dont la réalisation ou l'engagement des travaux ne serait pas intervenu dans un délai de deux ans à compter de la date de l'arrêté attributif, seront annulés.

Dans le cadre de l'attribution de la subvention départementale, le pétitionnaire s'engage à mentionner la participation du Département et à apposer le logo de celui-ci (charte graphique à respecter sur demande) sur tout support lié à l'opération et sa valorisation.