Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

Règlement d'attribution de fonds de concours du

Schéma cyclable d'agglomération de Lorient Agglomération

Lorient Agglomération a doté son territoire d'un schéma cyclable mis à jour et adopté en mars 2023. Ce document donne le cadre de l'action publique pour développer l'écosystème vélo et définit les actions prioritaires pour que le vélo soit une alternative crédible, fiable et sécurisante, à l'usage de la voiture.

Ce document comprend le soutien financier aux communes pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les itinéraires retenus. Le présent règlement s'organise de la manière suivante :

1 - Conditions d'accès au dispositif de fond de concours
2 - Modalités d'intervention financière
3 - Modalités de traitement des dossiers de demande
    3 - 1 Composition des dossiers de demande de subvention
    3 - 2 Attribution de la subvention
4 - Types d'aménagements ouvrant droit à l'aide de l'agglomération
    4 – 1 Définition des types d'aménagements cyclables recevables
    4 – 2 Points de vigilance
    4 3 Prestations exclues du dispositif de soutien

1 - Conditions d'accès au dispositif de fond de concours

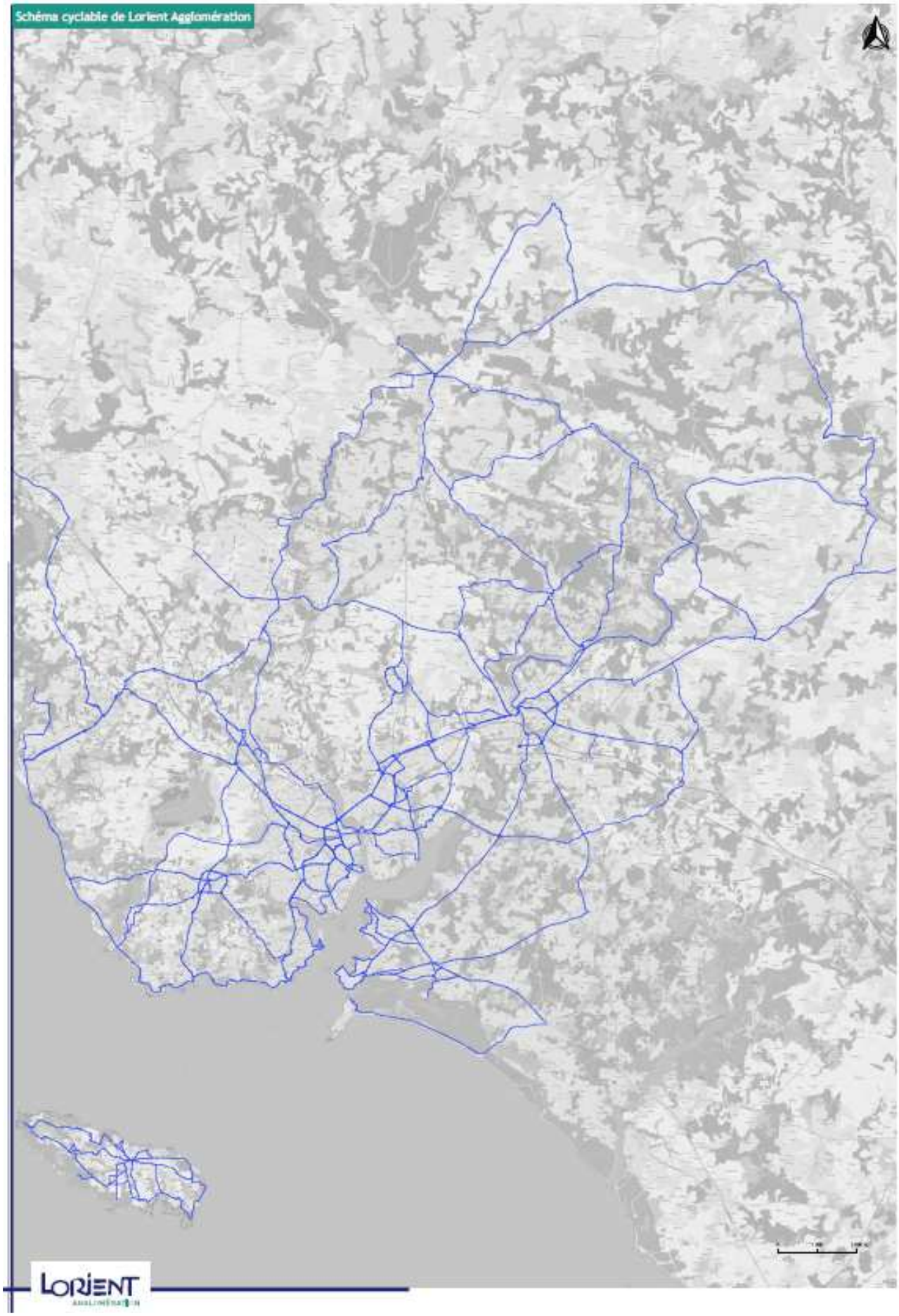
Seules les communes peuvent bénéficier du fond de concours de Lorient Agglomération.

Exception faite du tronçon VD1 situé entre Pont-Scorff et Plouay dont l'aménagement sera réalisé par le conseil départemental du Morbihan avec une participation de Lorient Agglomération à hauteur de 20%.

Les aménagements cyclables pouvant bénéficier de fonds de concours sont situés sur un itinéraire retenu dans le schéma cyclable d'agglomération adopté lors du Conseil Communautaire du 28 mars 2023 et annexé au présent règlement.

La carte suivante, extraite du schéma cyclable d'agglomération illustre les itinéraires concernés.

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE



Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

2 - Modalités d'intervention financière

Lorient Agglomération apportera un fond de concours représentant au maximum **60% du reste à charge** de l'aménagement cyclable pour la commune (étude et travaux).

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 (minimum de 20% de reste à charge pour la commune).

3 - Modalités de traitement des dossiers de demande

En amont, pour bien définir les aménagements et leur cohérence avec les tronçons les jouxtant d'une part et le schéma cyclable d'agglomération d'autre part, les services des communes prendront contact avec la direction des mobilités de Lorient Agglomération pour garantir une continuité et une qualité aux linéaires empruntés par les usagers.

Cet échange permettra également d'inscrire les crédits nécessaires à la construction du budget de l'année suivante.

Lorient Agglomération incite fortement les communes à se rapprocher des associations d'usagers et à les associer, les plus en amont possible, à la réflexion afin de s'assurer que le choix technique répond bien aux contraintes de circulation des cycles.

Une fois étudiée, amendée si besoin en accord entre la commune et l'agglomération, et validée, la demande fera l'objet d'une délibération prise en bureau et d'une convention entre la ville concernée et Lorient Agglomération. La durée de la convention ne pourra excéder 3 ans.

La direction des Mobilités de Lorient Agglomération sera amenée à échanger avec les services des communes pendant la durée de la convention et au terme de cette dernière pour la réception de l'aménagement.

3 – 1 Composition des dossiers de demande de subvention

Le dossier de demande de fond de concours est à adresser à M. Le Président de Lorient Agglomération.

Le dossier comportera les pièces suivantes :

- La délibération précisant le lieu et la nature de l'aménagement situé sur un des itinéraires du schéma cyclable d'agglomération,
- Une notice de présentation du projet,
- Un plan de localisation des travaux,
- Un plan de financement,
- Les plans, profils et croquis des aménagements.

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

3 – 2 Attribution de la subvention

Le versement s'effectuera sur présentation de :

- Un certificat d'achèvement des travaux,
- Un état des dépenses visé par le trésorier,
- Les factures,
- Un plan après travaux contrôlé conforme à la charte Lorient Agglomération afin de capitaliser les données relatives aux aménagements cyclables. Il intègrera le tracé de la voie sous format SIG de type ligne avec la description du contenu (largeur de la voie, type de matériaux utilisés, équipements pour le stationnement vélo). L'ensemble des informations géolocalisées seront dans le système de référence RGF 93 et dans la projection cartographique CC48 zone 7.

Il sera réalisé au prorata des travaux effectivement entrepris. Le montant du versement ne pourra excéder le plafond indiqué dans la délibération de l'agglomération.

La ville ayant bénéficié de l'aide de l'agglomération pour la réalisation d'aménagements cyclables s'engage à valoriser ce soutien dans les supports de communication et articles qui y auront à trait.

4 - Types d'aménagements ouvrant droit à l'aide de l'agglomération

Les aménagements proposés permettront la circulation confortable et en sécurité des cyclistes du quotidien. Le schéma cyclable d'agglomération préconise des formes d'aménagements par itinéraire, basées sur les recommandations du CEREMA que la commune est invitée à suivre.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Extrait du cahier du CEREMA : « RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE, Les clefs de la réussite »

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

Dans le cas où la vitesse de circulation sur la section est supérieure ou égale à 70 km/h, l'aménagement proposé sur les sections du schéma cyclable d'agglomération sera nécessairement une piste cyclable ou une voie verte. Les autres types d'aménagements ne sont pas adaptés à une telle vitesse de circulation.

Les bandes dérasées, bien qu'indiquées dans les propositions du CEREMA sont volontairement exclues des aménagements préconisés car elles ne sécurisent pas suffisamment les déplacements à vélo.

Dans le cas où la vitesse de circulation est inférieure à 70 km/h, les aménagements sont choisis au cas par cas :

- La voie verte ;
- La piste cyclable bidirectionnelle ;
- La double piste unidirectionnelle ;
- La piste cyclable sur trottoir avec séparation des flux.

Pour les axes où la vitesse de circulation est inférieure ou égale à 50km outres les propositions précédentes s'ajoutent :

- La chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ;
- La bande cyclable.

Lorient Agglomération se dotera en 2023 d'une **charte de logistique urbaine durable**. Dans ce cadre, des secteurs et des axes à potentiel de cyclologistique ou de circulation en vélo cargo (pour les cyclologisticiens, les activités d'artisanat à vélo et les particuliers) seront précisés. Ces voies seront à aménager de manière à permettre la circulation de véhicule plus larges et moins maniables :

La largeur des bandes cyclable sera étendue à 4m dans chaque direction pour permet à une bicyclette classique de dépasser un vélo-cargo :

Si les pistes sont trop étroites sur certains tronçons pour permettre le dépassement, ainsi que dans les voies d'insertion, les bordures seront abaissées ou les séparations perméables afin de permettre un franchissement par les vélos-cargos.

Il est également recommandé de limiter au maximum les obstacles au sol (caniveaux, regards d'eaux pluviales…) qui induisent des chocs lors de la conduite et augmentent le risque de dommages pour la marchandise des cyclologisticiens

Enfin, la maniabilité et l'encombrement des vélos de livraison nécessite une adaptation des dispositifs de dissuasion des intrusions de voiture avec une largeur utile d'1,5 m minimum pour les barrières, bornes etc :

4 – 1 Définition des types d'aménagements cyclables recevables (extrait du schéma cyclable d'agglomération)

La voie verte : 3m de largeur minimum, avec un revêtement stabilisé, stabilisé renforcé, en béton bitumineux, béton hydraulique

La voie verte est un aménagement séparé de la chaussée qui permet un confort et une sécurité important pour le cycliste. Elle est souvent préconisée pour les longues distances en dehors des centres-villes.

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

La mise en place d'un tel aménagement demande la coordination de l'ensemble des communes que la voie verte traverse, de plus, au vu de la largeur des voiries existantes, des acquisitions de terrains peuvent être nécessaires pour mettre en place cet aménagement (non pris en compte dans le dossier de fond de concours de Lorient Agglomération).

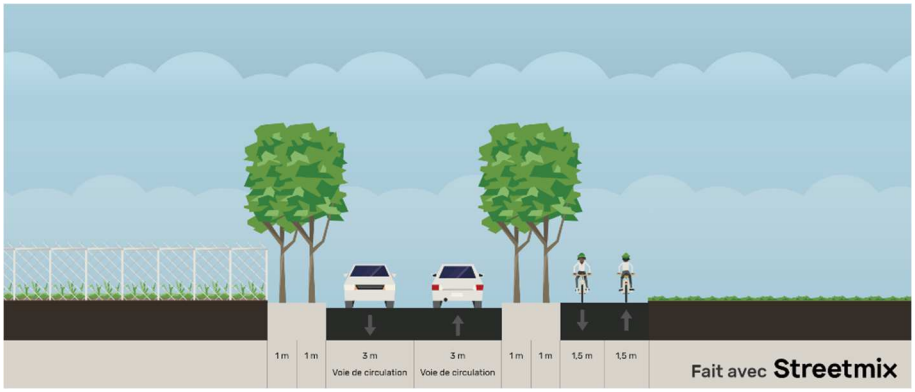


Figure 1 – Coupe type d'une voie verte

La piste bidirectionnelle : piste (séparée physiquement de la chaussée) d'une largeur de 3m (total pour les deux sens de circulation)

Aménagement physiquement séparé de la chaussée en site propre, confortable et sécurisé pour les vélos.

Cet aménagement nécessite souvent de repartager l'espace pour être de largeur suffisante (place de stationnement).

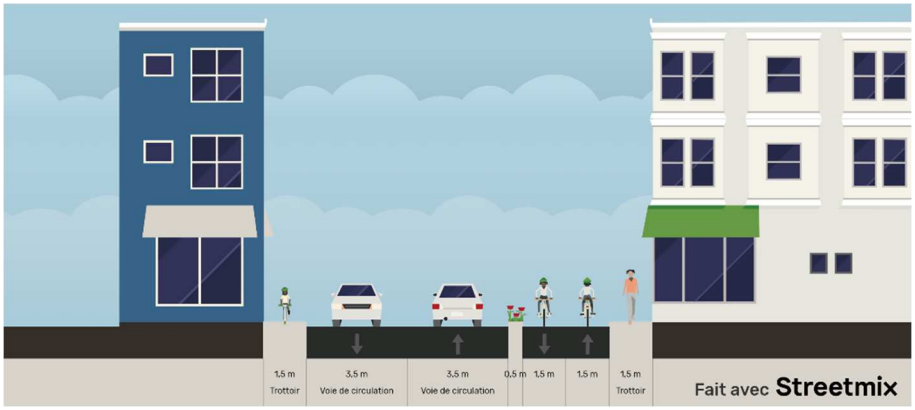


Figure 2 – Coupe type d'une piste bidirectionnelle

La double piste unidirectionnelle : piste (séparée physiquement de la chaussée) de chaque côté de la chaussée, d'une largeur de 1,5m chacune ;

Aménagement physiquement séparée de la chaussée en site propre, confortable et sécurisé pour les vélos.

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

Cet aménagement nécessite souvent de repartager l'espace pour être de largeur suffisante (place de stationnement).

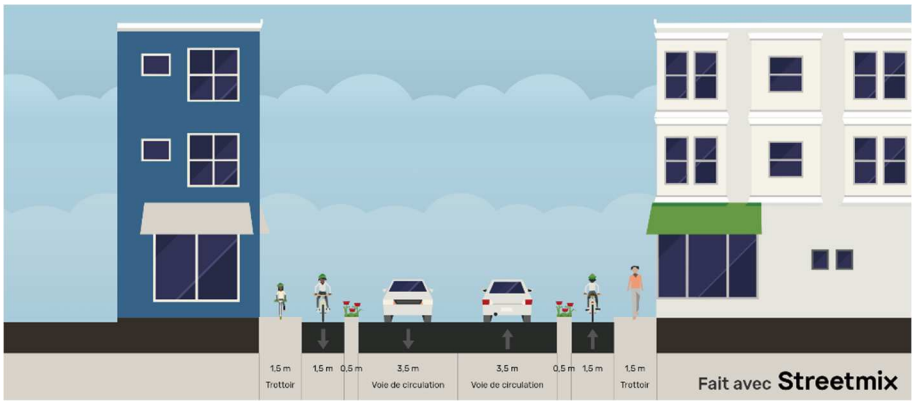


Figure 3 – Coupe type d'une double piste unidirectionnelle

Le trottoir mixte piéton vélo (en secteur peu dense) ou la piste cyclable sur trottoir revient à aménager un espace circulable pour les vélos, à niveau avec les piétons sur une largeur totale de 3m.

La cohabitation vélo / piéton est possible si les flux ne sont pas trop importants.

La séparation des flux permet de sécuriser les utilisateurs. Elle est obligatoire en milieu urbanisé.



Figure 54 – Coupe type d'un trottoir mixte

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) : Cet aménagement nécessite un niveau d'intervention conséquent pour garantir sa lisibilité et son respect. Ainsi un élargissement et un marquage en relief ou un nouveau revêtement avec une couleur spécifique est nécessaire sur les deux rives cyclables (largeur minimale de 1,5m).

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

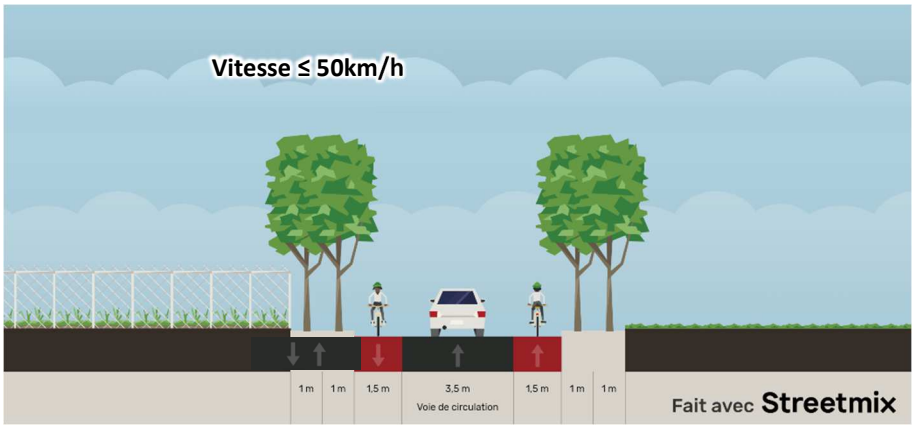


Figure 5 – Coupe type d'une chaussée à voie centrale banalisée

La bande cyclable : 1,5m de largeur en milieu urbain et 1,7m en interurbain ;

La bande cyclable permet aux cyclistes d'avoir un espace dédié sur la chaussée mais aucune séparation physique avec les véhicules (pas sécuritaire).

Cet aménagement est peu coûteux et peut nécessiter de repartager l'espace pour être de largeur suffisante (place de stationnement).



Figure 6– Coupe type d'une bande cyclable

Envoyé en préfecture le 21/07/2023
Reçu en préfecture le 21/07/2023
Affiché le
ID : 056-200042174-20230707-DEL_2023206-DE

4 – 2 Points de vigilance

Quel que soit le type d'aménagement choisi, une vigilance sera apportée dans le traitement et la sécurisation des traversées qui constituent des secteurs à risques.

Les aménagements répondent pour leur grande majorité à des déplacements du quotidien aussi ils doivent être praticables toute l'année par le plus grand nombre. Les revêtements de type enrobés et bétons sont donc préconisés. Les sables stabilisés renforcés seront acceptés même si l'attention des communes est attirée sur le coût de l'entretien de ce type de matériaux pour garantir un confort de roulement. Pour aller plus loin la fiche technique n°9 de Vélo et Territoires sur les revêtements des aménagements cyclables, http://gard.ffvelo.fr/wa_files/FICHE_20REVETEMENT_20V-T_20_2011-19.pdf .

Le jalonnement sera inclus dans le dossier de demande.

4 – 3 Prestations exclues du dispositif de soutien :

Sont exclus du dispositif :

- L'achat de terrain nécessaire,
- Les équipements même dédiés aux cycles (ex : arceaux vélos, station d'entretien). Ils peuvent bénéficier d'aides d'autres structures (Conseil Départemental du Morbihan notamment),
- Les aménagements dédiés aux piétons (marquage passage piétons, signalétique piétonne, bandes podotactiles…),
- Les aménagements et équipements dédiés aux véhicules motorisés (marquages spécifiques, signalétique spécifique, éclairage…),
- Les aménagements d'espaces végétalisés s'ils n'ont pas de fonction de séparation entre les modes de déplacement,
- La rénovation de réseaux situés à proximité de l'aménagement cyclable mais non impactés par les aménagements (ex : réseau d'eau pluviale sur la voie de circulation des véhicules motorisés),
- Les dépenses d'entretien (peinture, réparations…).