

Aide – Schémas directeurs modes actifs

Objets Schémas directeurs modes actifs

Bénéficiaires Communes, Communautés de communes ou groupement de communautés de communes.

Conditions d'octroi Conformité au cahier des charges départemental (cf. Annexe 1)

Calcul de l'aide

Opérations éligibles	Modalités d'aide
Schéma directeur modes actifs	30 % des dépenses Aide plafonnée à 15 000 € / EPCI

Dossier à présenter

- Délibération de la collectivité décidant la réalisation de l'opération et sollicitant l'aide du Département.
- Plan de financement de l'opération.
- Échéancier
- Un dossier technique comportant un mémoire explicatif et justificatif ainsi que le cahier des charges de l'étude

Pièces justificatives à fournir pour le versement

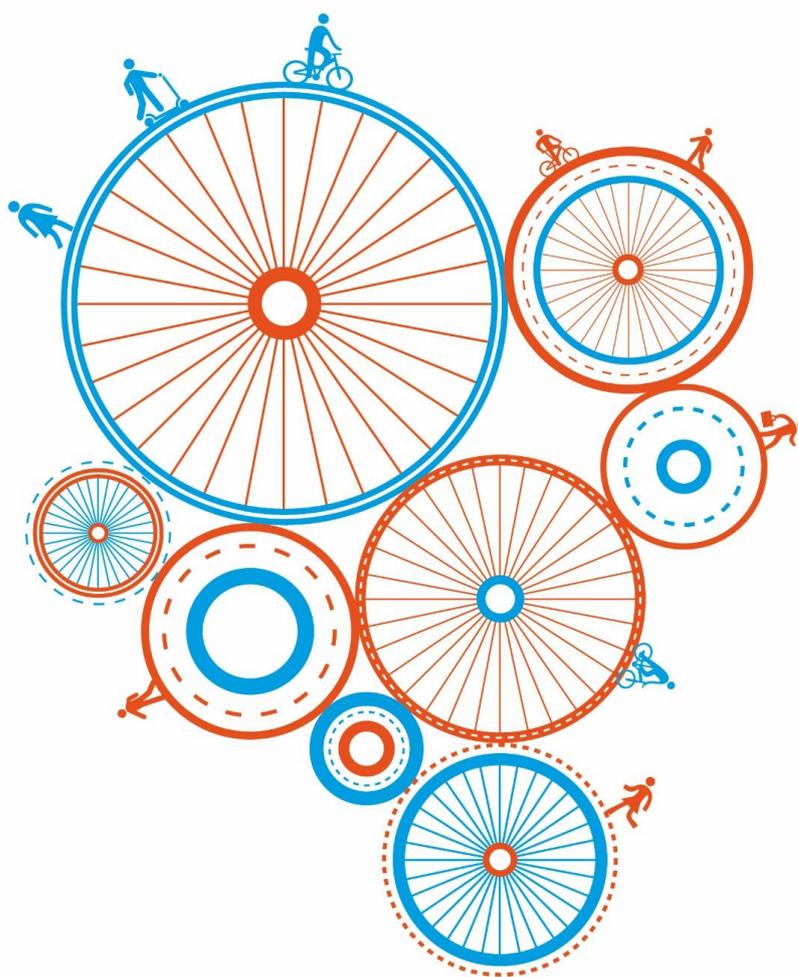
- Rapport lié au schéma directeur et délibération approuvant ce dernier
- Etat des dépenses / recettes certifié conforme par le Président de la structure sollicitant le versement de la subvention Les pièces justificatives des dépenses de l'année N devront être transmises au plus tard le 15/03 de l'année N+1

Service instructeur Direction du développement durable et de la mobilité
Service déchets et énergie
☎ 02 43 59 96 76
sdem@lamayenne.fr

Lieu de dépôt du dossier Monsieur le Président du Conseil départemental
Hôtel du Département
39 rue Mazagran
CS 21429
53014 LAVAL CEDEX

ANNEXE 1

Accompagnement à la réalisation d'un schéma directeur modes actifs



**Cadre de référence
accompagnement 2024**

1. Contexte

Le secteur des transports est fortement impactant dans l'accroissement de la consommation d'énergie ainsi que des émissions qui s'en suivent (pollution locale et GES). En Pays de la Loire, 32% de l'énergie finale consommée est imputable à ce secteur. Le mode routier domine de manière écrasante ce bilan (98% de la consommation du secteur Transport) et ce sont particulièrement les déplacements quotidiens en voiture individuelle qui sont pointés.

En effet, alors même que 40% des déplacements en ville sont inférieurs à 5 km (30% en zones périurbaine et rurale), la voiture représente une part modale massive de 71%. Ce chiffre avoisine les 80% pour les actifs sur le trajet vers le travail. Cet usage massif a un corollaire puisque les ménages ligériens sont les plus multi-motorisés de France (40,5% des ménages disposent de deux voitures ou plus), ce qui n'est pas sans conséquence sur le poste de dépenses lié à l'automobile, donc le pouvoir d'achat.

Dans le contexte actuel de préoccupations environnementales, de santé publique et de recherche de qualité de vie, les modes actifs comme la marche à pied et le vélo trouvent leur pertinence dans une mobilité durable et accessible.

2. Objectif : réduire l'utilisation massive de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens

Dans la palette des solutions alternatives, les modes actifs (faisant appel à l'énergie musculaire de manière directe) trouvent toute leur place.

Leur performance pour des trajets de proximité (l'essor du Vélo à Assistance Electrique permet d'envisager des distances de 10 ou 15 km de manière facilitée) ou combinés avec les transports collectifs ou le covoiturage pour des trajets plus longs, en font des alternatives crédibles.

Encourager le vélo et la marche à pied aujourd'hui, c'est obligatoirement agir sur les voiries actuelles et futures pour, tout en apaisant la circulation, les rendre accessibles aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes. C'est aussi tenir compte de l'implantation des pôles générateurs de déplacements quotidiens comme les écoles, les centres sportifs, culturels ou de service... et les nouvelles zones d'habitation, de façon à favoriser leur accès à pied ou à vélo : temps de parcours réduit, trajet direct, stationnement sécurisé...

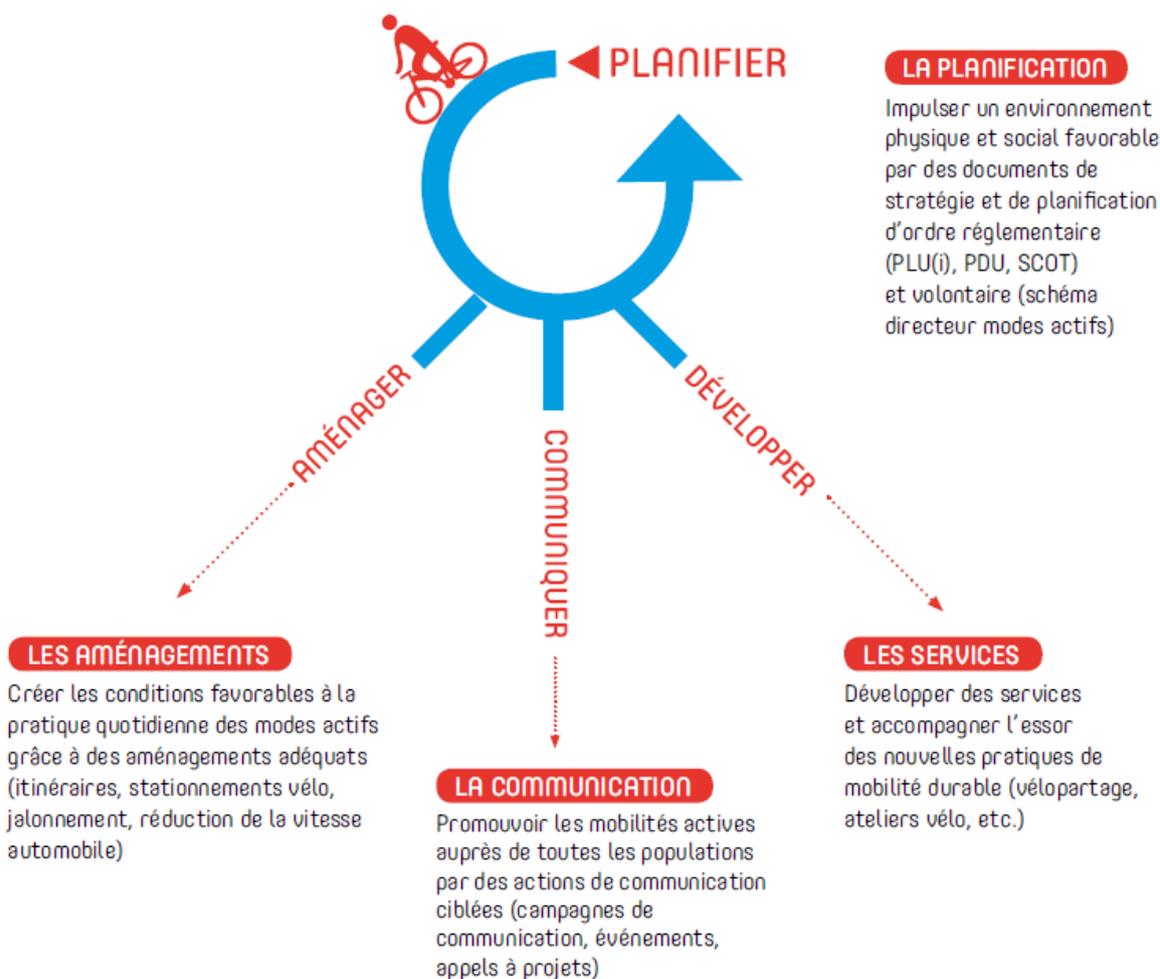
C'est donc adapter la rue pour que les mobilités actives soient facilitées.

Ceci implique de la volonté, quelques moyens, mais surtout un projet de territoire et la ténacité de restaurer l'espace public, parfois même de le « réparer » quand il a été déstructuré par des obstacles difficilement franchissables. Pour les nouveaux espaces, c'est la mise en cohérence des politiques de déplacements et d'urbanisme.

L'enjeu n'est pas d'interdire la voiture, mais de diminuer son usage là où il n'est pas pertinent et efficient et d'aménager la rue afin qu'elle offre aux autres modes de déplacement un niveau de service équivalent voir meilleur.



► LES LEVIERS D'ACTION



3. Un outil, le schéma directeur modes actifs

L'ADEME et le Conseil départemental de la Mayenne accompagnent les collectivités qui souhaitent initier ou développer une politique de développement **des modes de déplacements écomobiles en usage quotidien** : domicile travail, domicile école, trajets professionnels, achats...

Les démarches de planification sont un levier majeur pour rationaliser les déplacements en faveur d'une mobilité

«Planifier pour prendre un bon départ...»



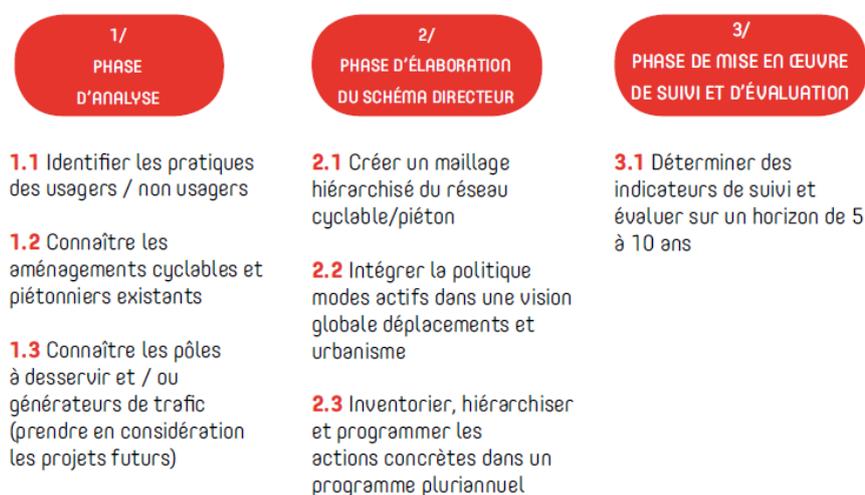
moins énergivore, moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants locaux.

Le **schéma directeur modes actifs** est un outil de **programmation** et de **planification** qui définit une politique d'aménagement et un programme d'investissements dans un plan pluriannuel (5 à 10 ans).

Au-delà de l'étude stricte d'un réseau cyclable ou piéton (jalonnement, stationnement et intermodalité compris), il est recommandé d'aborder les thèmes complémentaires que sont le développement d'offre de **services** et la **communication... afin de susciter et d'accompagner les changements de pratiques.**

► L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS

Réalisé en interne ou avec l'appui d'un bureau d'étude spécialisé, le schéma directeur modes actifs implique une diversité d'acteurs qui sont mobilisés lors de plusieurs étapes successives :



5. Cadre de référence – Aides Conseil départemental de la Mayenne

5.1. Cibles

Seules sont éligibles les collectivités suivantes, sur le territoire de la Mayenne: **EPCI, communautés de communes et communautés d'agglomération ou regroupement d'EPCI.**

5.2. Critères d'éligibilité

Seules les **dépenses externes de cabinet d'étude spécialisé** sont éligibles à l'aide financière.

Le contenu de l'étude (cahier des charges) devra être en accord avec les recommandations figurant en annexe du présent document et en cohérence avec le **cahier ressources modes actifs** développé par l'ADEME Pays de la Loire et téléchargeable via le lien <https://paysdelaloire.ademe.fr/sites/default/files/modes-actifs-territoires-cahier-ressources.pdf>.

5.3. Modalités d'aide

Le tableau ci-après détaille le dispositif. Le Conseil départemental souhaite promouvoir les *approches territoriales complètes*, qui allient l'élaboration du schéma sur un périmètre de bassin de vie aux capacités opérationnelles de sa mise en œuvre, via notamment la compétence voirie (généralement communale). Les démarches devront ainsi reposer sur la coordination et l'animation des différentes échelles et compétences territoriales. Elles devront être portées à l'échelon intercommunal, ce qui placera le porteur concerné dans un rôle de coordinateur et d'animateur de la stratégie modes actifs du territoire.

Dispositif d'accompagnement - Planification des modes actifs

PORTEUR DE L'OPERATION	PERIMETRE	TAUX AIDE MAXI	PLAFOND DE L'AIDE
EPCI : communauté de communes et communauté d'agglomération. Regroupement d'EPCI.	EPCI Avec 80% minimum de communes engagées	Conseil départemental de la Mayenne	
		30%	Jusqu'à 15 000 € 30%

5.4. Livrables

Le schéma directeur devra aboutir à la finalisation des livrables suivants :

- > un schéma directeur finalisé et validé par les élus par le biais d'une délibération,
- > un plan pluriannuel d'investissement,
- > un outil de suivi cycloscope ADEME renseigné.
- > un SIG renseigné suivant le référentiel géostandard Véloroutes et Voies Vertes

5.5. Engagement des candidats

Chaque collectivité candidatant au titre de cet appel à projets s'engage à :

- > associer le Conseil départemental (Direction des infrastructures et Direction du développement durable et de la mobilité) et Mayenne Tourisme aux comités de pilotage de l'étude
- > donner accès au Conseil départemental à l'ensemble des documents lui permettant de s'assurer du bon déroulement de l'opération,
- > mettre en œuvre un dispositif de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du schéma modes actifs,

Préconisations pour la constitution d'un cahier des charges portant sur la mise en place d'une politique de développement des mobilités actives

L'élaboration d'une politique modes actifs (vélo et marche à pied) nécessite tout d'abord une analyse fine des usages actuels de mobilité sur la commune et plus globalement sur le bassin de vie. Il s'agit plus spécifiquement d'identifier : les flux de mobilité, les aménagements existants, les pôles desservis, la clientèle, la demande, le taux de motorisation, etc.

Elle demande ensuite une phase d'élaboration proprement dite, qui passe par la définition d'objectifs précis, la programmation des opérations sur un plan pluriannuel, du mode de suivi et du budget nécessaire, ainsi que des actions d'accompagnement indispensables au bon fonctionnement du projet.

La collectivité trouvera ici des éléments pour la constitution de son cahier des charges ; le détail de chaque phase de travail dépendra bien-sûr du contexte local.

IMPERATIF GOUVERNANCE : il reviendra impérativement au territoire porteur d'identifier lors de la construction du schéma, la gouvernance actuelle entre les différents échelons de collectivités (communes, EPCI, département, région, syndicat des mobilités...) en se posant une question : **qui est compétent en matière de mobilité et plus spécifiquement de mobilités actives ?** Dans le détail, cela revient à s'interroger sur le périmètre d'action des collectivités impliquées, les types de voiries concernées, la capacité d'un échelon territorial à porter des opérations d'aménagement, la mise en place de services vélo, des actions de sensibilisation....

Si la gouvernance doit être clarifiée, le schéma représente une occasion idéale pour re-travailler / poser une nouvelle organisation dans l'optique de maximiser le passage à l'acte opérationnel suite à l'adoption du schéma directeur modes actifs par les élus du territoire.

A/ PHASE D'ANALYSE.

▪ Bien comprendre les cyclistes, les piétons et leurs pratiques

Il existe différents types d'utilisateurs du vélo : les cyclistes réguliers qui ont un usage utilitaire du vélo pour leurs trajets domicile / travail, domicile/lieu d'étude, aller faire leurs courses, se rendre à leurs activités ; les cyclistes occasionnels qui ont un usage loisir (balade, utilisation le week-end en alternative à la voiture, vacances) ; les sportifs (VTT, cyclisme sur route, gravel, itinérance...).

Il existe également différents types de vélo : « vélo classique », vélo à assistance électrique, vélo pliant, vélo cargo, vélo de course, vélo avec remorque, vélo enfant..., ce qui implique des besoins différents en terme d'espace (largeur des aménagements cyclables, stationnement...)

Ces usages et usagers du vélo sont parfois différents mais peuvent aussi se recouper, il faudra donc identifier précisément les comportements et les besoins.

Il faudra de la même manière identifier l'origine et la destination des cyclistes, l'itinéraire emprunté, les difficultés rencontrées etc.

Cette phase d'analyse nécessite des comptages, des observations, des retours d'expérience d'usagers. Ces enquêtes peuvent être réalisées par le bureau d'études ou bien par une association locale. Elles apporteront également des éléments de réponse sur le comportement des non-usagers du vélo, qu'il faudra prendre en compte lors de la formulation des projets. Les habitudes des piétons seront, elles aussi, identifiées.

▪ Connaître et identifier les outils de planification existant

- *Existence d'un schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*
- *Plan de déplacement urbain, plan local de déplacement, plan global de déplacement*

- Plan local d'urbanisme
- SCOT

- **Connaître les projets vélo des communes et EPCI voisins du département et de la Région**

Il sera judicieux de prendre contact avec les communes voisines, les EPCI voisins, et la Région afin de mieux connaître leur politique vélo et y intégrer le projet.

- **Connaître les aménagements cyclables et piétonniers existants**

Un bilan devra être fait, aussi bien sur les aménagements cyclables que piétons ou mixtes déjà existants. Il devra prendre en compte :

- Les types d'aménagement (piste cyclable, bande cyclable, couloir bus-vélo, voie verte, zone 30, zone de rencontre, zone piétonne...) et leur kilométrage, les vitesses pratiquées
- la sécurité des usagers, notamment le traitement des intersections et des grands axes (visibilité, signalisation, vitesse pratiquée), les potentiels conflits d'usage, l'accidentalité
- le confort des usagers : qualité des revêtements, signalétique
- les usages : rollers, piétons, 2 roues motorisés, VAE, circulation d'enfants, de groupes, fréquentation aux heures de pointe

Il faudra prendre en compte le stationnement des vélos :

- les dispositifs existants (types, sécurité, coût)
- leur emplacement
- la proximité ou non d'un aménagement cyclable
- la signalétique
- les usages (par exemple : utilisation du mobilier urbain)

- **Connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic.**

- **identifier les pôles** : gares routières et ferroviaire, pôle d'échange multimodal, centres commerciaux, équipements culturels et sportifs, établissements scolaires (écoles, collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur), équipements médicaux, administrations, entreprises, lotissements, quartiers d'habitat dense, ...

→ Identifier leur localisation géographique, les distances entre les pôles et leur desserte ; les équipements (ou non) en stationnement pour les vélos.

- **classer les voies urbaines** selon les usages (automobiles, cyclistes, piétons), le trafic et les vitesses.

→ Identifier les risques pour la sécurité des cyclistes et des piétons.

- **Connaître les potentiels d'aménagement/ de mise en réseau :**

Les propositions tiendront compte des pôles identifiés. Le réseau cyclable menant aux collèges du département devra être évalués avec une attention particulière.

- nouvelles zones à urbaniser
- chemins existants et à aménager
- travaux de voirie, sur l'espace public
- révision du schéma local/départemental/régional de véloroute – voie verte

- **Identifier les points durs, les ruptures de continuités cyclables :**

Il faudra tenir compte du type d'usagers confronté aux points durs. Ceux à proximité des établissements recevant un public jeune (en particulier, les collèges) tiendront compte des risques d'accident supérieurs.

- Nombre,
- Type de points durs et de coupure : fleuve, voie ferrée, autoroute, rocade, route nationale, zone d'activité, zone militaire, parcs et jardins interdit à la circulation des vélos, goulot de trafic, voirie en mauvais état...
- Eléments qualitatifs : accidentologie ; fréquentation ; insertion dans le maillage cyclable...
- ...

- **Réaliser une cartographie des aménagements sous SIG :**

La cartographie des aménagements sous SIG devra être compatible avec le référentiel géostandard Véloroutes et Voies Vertes téléchargeable sur le site : <http://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/geostandard-velo/>

▪ **Concertation**

Une ou plusieurs réunions de concertation avec la population permettra/permettront de présenter la démarche et les premiers éléments de diagnostic. Les attentes et les projections de la population seront prises en considération dans les différents scénarii proposés en phase d'élaboration du projet.

A travailler en fonction du contexte, mais de nombreuses initiatives existent :

- carto-partie : associer les habitants au diagnostic via l'expertise d'usage en les faisant travailler sur des cartes du territoire
- contribution en ligne : appel à itinéraires malins / identification des points durs
- ateliers mobiles participatifs
- ...

La concertation au sein des collèges devra inclure le personnel enseignant, les collégiens et les parents d'élèves et sera réalisée en lien avec la Direction du développement durable et de la mobilité du Conseil départemental.

B/ PHASE D'ELABORATION DU PROJET.

La phase d'analyse permettra au bureau d'études de définir les aménagements et actions qu'il faudra mettre en place.

Nota : cette phase peut se faire en deux étapes :

- Présentation de plusieurs scénarios selon l'ambition projetée
- Définition du schéma vélo sur la base du scénario retenu

▪ **Créer un maillage hiérarchisé du réseau**

Il pourra s'appuyer sur les différents types d'aménagements cyclables : piste cyclable, bande cyclable, Zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, véloroute, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), chemins forestiers, chemin de halage.. etc, en tenant compte des recommandations du Conseil départemental.

Le jalonnement et la signalisation sont deux points importants des aménagements :

- *Le jalonnement permet de guider le cycliste et le piéton vers des points importants du réseau (mairie, gare, quartiers ...)*
- *la signalisation permet de mieux faire respecter les règles du code de la route (notamment en terme de priorité et de dépassement) et d'attirer l'attention de l'automobiliste.*

Le bureau d'études fera des propositions à ce niveau aussi bien sur les aménagements cyclables que les voies mixtes ou piétonnes, les voies urbaines ou vertes.

Le stationnement des cycles devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Il est en effet important pour le cycliste de pouvoir stationner son vélo à proximité immédiate de sa destination. Pour éviter le risque de vol, les équipements devront être le plus visible possible et le plus diversifié possible (arceaux, box, consigne...).

Il sera envisagé de créer du stationnement pour vélos à proximité des arrêts de transport en commun et des pôles d'échange multimodaux, afin de faciliter le passage d'un mode à l'autre.

▪ **intégrer la politique des modes actifs dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme.**

La politique des modes actifs s'intègre dans une vision plus large des déplacements : le bureau d'études pourra faire des propositions concernant le plan de circulation ou de stationnement, ainsi que sur la complémentarité du vélo avec la marche à pied, les transports collectifs, le covoiturage.

Il devra également faire des propositions pour intégrer la politique des modes actifs dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l'élaboration ou la révision d'un P.L.U. La marche à pied et le vélo doivent être considérés comme des modes de déplacements alternatifs à la voiture en ville. Ils doivent donc être pris en compte lors de tout nouveau projet d'urbanisme.

- **Inventorier et hiérarchiser les actions concrètes à mener.**

Les orientations du schéma directeur cyclable fixeront un objectif de part modale du vélo à atteindre. Les objectifs définis se déclineront en aménagements et / ou améliorations à mener. Certaines feront l'objet d'opérations spécifiques (création d'itinéraire, aménagement d'un giratoire), d'autres seront intégrées à des projets d'aménagement (Z.A.C., Zone 30).

En préalable, les tronçons, aménagements ou points stratégiques auront été identifiés.

Une cartographie sous SIG répertoriera l'ensemble des aménagements proposés, compatible avec le référentiel géostandard Véloroutes et Voies Vertes téléchargeable sur le site : <http://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/geostandard-velo/>.

Un **plan pluriannuel de réalisation** sera défini pour la mise en place de ces actions, avec une estimation de coûts correspondants.

Le bureau d'études pourra, si besoin, accompagner la collectivité dans sa recherche de financements concernant la mise en œuvre opérationnelle du schéma cyclable.

Il est primordial d'aboutir à un schéma directeur le plus opérationnel possible. A cet effet, il peut être intéressant de déterminer les orientations générales à 10 ans mais également de disposer à court/moyen terme du plan d'actions à engager, avec les coûts précisés et la maîtrise d'ouvrage définie. Le vote par les élus du schéma et du plan pluriannuel d'investissement associé peut justement s'appuyer sur des plans d'action à court et moyen terme qui fixeront des échéances.

La collectivité pourra s'appuyer sur ces échéances pour mesurer l'avancement du plan d'action global et réinterroger les orientations du schéma directeur.

- **Communiquer et sensibiliser.**

Le bureau d'études ou la commune/l'EPCI organisera/organiseront une réunion de restitution du projet.

Par ailleurs, il proposera un plan de communication, pour sensibiliser la population à l'usage du vélo et aux nouveaux aménagements vélo/piétons.

Un document de synthèse (2 à 4 pages) pourra compléter le rendu de l'étude ; il servira de support de communication à la collectivité, à l'ADEME et au Conseil départemental.

La prise en compte de ces préconisations permettra à la collectivité d'aborder la politique vélo d'une façon globale et cohérente. C'est non seulement en communiquant auprès du public, mais également en prenant l'initiative de créer des aménagements cyclables de qualité que la collectivité pourra sensibiliser de nouveaux usagers, développer l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière et contribuer tant à l'amélioration de la qualité de vie qu'à celle de l'environnement.

IMPERATIF LIVRABLES : il est demandé au bénéficiaire de s'engager à remettre auprès de l'ADEME et du Conseil départemental les livrables suivants :

- le schéma directeur vélo ;

- le plan pluriannuel d'Investissements afférent ;

- la cartographie des aménagements, compatible avec le référentiel géostandard Véloroutes et Voies Vertes téléchargeable sur le site : <http://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/geostandard-velo/>

- la ou les délibérations de la collectivité ;

- l'outil cycloscope de suivi du schéma directeur renseigné.