



# SCHEMA DEPARTEMENTAL DES MOBILITES

DISPOSITIF D'AIDE AUX PROJETS LOCAUX D'AMENAGEMENTS CYCLABLES

REGLEMENT D'ATTRIBUTION DES FINANCEMENTS

CHANGER LE SENS  
DE VOTRE QUOTIDIEN 



## Table des matières

1. Bénéficiaires.....	4
2. Nature des projets subventionnables.....	4
3. Modalités de financement .....	7
4. Modalités d'entretien des infrastructures .....	9
5. Modalités de dépôt des dossiers .....	9

Le Conseil Départemental du Gard entend participer au développement d'un système vélo. Cette politique poursuit la dynamique engagée par la collectivité en 2006 avec l'établissement du Schéma Départemental des Aménagements Cyclables (SDAC) et vient remplacer le document.

A travers le Schéma Départemental des Mobilités, le Conseil Départemental du Gard souhaite notamment faciliter l'accès à l'usage du vélo pour les déplacements de loisir comme pour les déplacements du quotidien et s'engage ainsi à travers 5 axes :

- Axe 1: Poursuivre le déploiement du réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale ;
- Axe 2 : Améliorer l'accessibilité des collèges à vélo ;
- Axe 3 : Accompagner la réalisation d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien ;
- Axe 4 : Identifier et promouvoir des itinéraires cyclo touristiques et cycloportifs ;
- Axe 5 : Accompagner le développement du pôle vélo de Méjannes-le-Clap.

Le présent document décrit le dispositif financier de subventions et participations adossé au Schéma Départemental des Mobilités. Il définit les conditions et les modalités d'octroi des financements du CD30 pour les opérations portées par d'autres maîtres d'ouvrage qui participent à l'objectif départemental de développement du système vélo dans le Gard.

## 1. Bénéficiaires

Peuvent être bénéficiaires du dispositif de financement :

- Les communes ;
- Les groupements de communes ;
- Les établissements publics et syndicats mixtes et autres syndicats ayant la compétence requise pour la réalisation des études et travaux d'aménagements cyclables.

La subvention ne peut être sollicitée que par le ou les maîtres d'ouvrage de l'opération objet de la demande. Cette opération doit être menée sur le territoire gardois.

## 2. Nature des projets subventionnables

### a. Généralités

La participation financière du CD30 au titre du présent dispositif concerne les opérations d'aménagements cyclables entrant dans le cadre des Axes 1, 2, 3 et 4, cités ci-avant, du volet cyclable du Schéma Départemental des Mobilités :

- Axe 1: Poursuivre le déploiement du réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale ;
- Axe 2 : Améliorer l'accessibilité des collèges à vélo ;
- Axe 3 : Accompagner la réalisation d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien ;
- Axe 4 : Identifier et promouvoir des itinéraires cyclo touristiques et cycloportifs.

Sont considérés comme aménagements cyclables les aménagements destinés aux cyclistes (voies vertes, pistes cyclables, bandes cyclables, chaussées à voie centrale banalisée).

Les zones de rencontre ne sont pas éligibles au présent dispositif, des co-financements pouvant être sollicités pour de tels aménagement au titre des Contrats Territoriaux.

Les projets qui feront l'objet d'une demande de financement auprès du CD30 seront soumis à avis des services du Conseil Départemental, au regard des normes et recommandations en vigueur. Tout projet doit respecter les recommandations techniques du Cerema, notamment en matière de largeur et de continuité aux intersections. Les aménagements proposés doivent être compatibles avec les trafics routiers et les vitesses observées. La réglementation nationale en termes d'accessibilité de la voirie et des espaces publics en agglomération devra également être respectée. Un guide technique des aménagements cyclables figure en annexe.

**b. Les aménagements répondant à l'axe 1 de la politique cyclable du CD30 : poursuivre le déploiement du réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale**

Il s'agit d'aménagements cyclables permettant de compléter le réseau d'échelle départementale défini dans l'axe 1 de la politique cyclable développée dans le Schéma Départemental des Mobilités (ORIENTATIONS ET PLAN D'ACTION – Chapitre V.1.).

Ce réseau de véloroutes et voies vertes s'appuie en premier lieu sur les itinéraires européens et nationaux. Il est ensuite complété par des itinéraires propres au département.

Il s'agit d'assurer la continuité :

- des itinéraires européens, avec les tronçons de l'Eurovélo 17 (ViaRhôna) superposée dans le Gard à l'Eurovélo 8 (La Méditerranée à vélo) ;
- des itinéraires nationaux figurant au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
  - o tronçons de la V65 (Azur Camargue) ;
  - o tronçons de la V66 (La Rétro-Littorale) ;
  - o tronçons de la V85 (Tarn-Causse-Quissac) ;
  - o tronçons de la V70 (La Régordane).

Les itinéraires départementaux (VVD) sont quant à eux présentés dans la liste qui suit :

- Nîmes – Gallician – La Mer ;
- Vers Pont-du-Gard – Uzès ;
- Anduze – Lézan – Cardet ;
- Le Grau-du-Roi – l'Espiguette.
- La liaison Uzès – Alès – Anduze, par ailleurs identifiée comme une liaison d'intérêt régional à vocation cyclotouristique dans le Plan Vélo de la Région Occitanie ;
- La liaison Gagnières – Bessèges permettant de relier à la fois la V70 et la future gare de Bessèges au département de l'Ardèche en assurant une continuité avec la Via Ardèche (voie verte de 22 km aménagée entre Vogüé et Grospierres en Sud Ardèche) ;
- La liaison de la Vallée de l'Auzonnet reliant Le Martinet et Saint-Julien-de-Cassagnas ;
- La liaison Laudun – Alès constituant un axe transversal venant desservir le nord-est du département ;
- La liaison Sommières – Aigues-Mortes permettant de relier la frange est du Vidourle au littoral gardois ;
- La liaison Calvisson – Vergèze – Vauvert assurant un maillage des véloroutes et notamment une liaison entre la V66 – la Rétro-Littorale et l'EV17/EV8 – ViaRhôna / Méditerranée à Vélo.

Le CD30 cherchera par ailleurs à développer des itinéraires de liaison entre les Véloroutes européennes et nationales et le territoire gardois propice à la pratique du vélo de loisir. C'est par exemple le cas de liaisons qui seront réalisées entre les sections de ViaRhôna situées dans le Vaucluse et le territoire voisin du Gard Rhodanien.

Enfin, le projet de Véloroute OCVia complète ce schéma avec le projet d'aménagement d'une véloroute parallèlement à la ligne à grande vitesse de Contournement de Nîmes Montpellier (CNM).

**c. Les aménagements répondant à l'axe 2 de la politique cyclable du CD30 : améliorer l'accessibilité des collèges à vélo**

Il s'agit d'aménagements cyclables situés dans un rayon de 3 km autour d'un collège gardois public ou privé sous contrat. Les aménagements doivent constituer un itinéraire continu et sécurisé. Les solutions techniques retenues devront être conformes aux normes et recommandations en vigueur et justifiées par les trafics et les vitesses automobiles observés sur les axes du projet.

**d. Les aménagements répondant à l'axe 3 de la politique cyclable du CD30 : accompagner la réalisation d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien**

Les aménagements cyclables répondant à l'axe 3 sont des liaisons cyclables de moins de 15 km pouvant servir de support à des déplacements cyclables du quotidien d'ampleur intercommunale (déplacements domicile-travail, domicile-étude ou de loisirs).

L'enjeu intercommunal de la liaison sera apprécié au regard d'un faisceau d'indicateurs. L'aménagement identifié répondant à un ou plusieurs des besoins de desserte suivants :

- Constituer tout ou partie d'une liaison intercommunale identifiée dans un document de planification communautaire (Plan de Mobilité, Plan de Mobilité Simplifié, Schéma des mobilités actives,...);
- Desservir un équipement dont l'aire de chalandise est intercommunale ;
- Desservir un établissement scolaire du second degré ou du supérieur ;
- Desservir un pôle d'échange multimodal ;
- Desservir un pôle d'emploi d'échelle intercommunale ;
- Desservir un site touristique ;
- Améliorer l'accès cyclable à une véloroute départementale.

Le Conseil Départemental privilégiera un investissement sur des itinéraires qui viennent compléter le maillage initié à l'échelle du département avec les véloroutes et voies vertes (défini dans l'axe 1 de la politique cyclable). Le CD30 se réserve notamment le droit de ne pas participer au financement d'un aménagement qui répondrait au même besoin que les véloroutes du réseau départemental, existantes ou en projet.

Le présent dispositif prévoit également un apport financier du CD30 pour la réalisation de documents de planification des mobilités actives (plans vélo, schémas des mobilités actives,...).

e. **Les investissements répondant à l'axe 4 de la politique cyclable du CD30 : identifier et promouvoir des itinéraires cyclotouristiques et cycloportifs**

Les itinéraires concernés sont des boucles cyclodécouverte identifiées par les collectivités locales. La participation du CD30 porte sur le jalonnement de ces itinéraires.

Les itinéraires présentés doivent répondre au cahier des charges suivant :

- L'identification des itinéraires devra prendre en compte :
  - o La desserte des sites naturels départementaux ou d'autres sites touristiques ;
  - o La connexion avec les aires urbaines ou les zones résidentielles de tourisme ;
  - o La connexion avec le réseau cyclable structurant type véloroutes ;
  - o L'intermodalité (aller en vélo, retour en transports collectifs) ;
  - o L'existence ou la mise en place de services connexes tels que les hébergements, la restauration, la location et la réparation de vélos...
- Les boucles devront proposer un itinéraire inférieur à 40 km (rayonnement maximal de 20 km autour du point de départ). Cette longueur pourra être portée à 80 km pour un itinéraire conseillé aux Vélos à Assistance Electrique.
- Elles emprunteront des voiries en itinéraire partagé, voiries à très faible trafic, inférieur à 500 véhicules par jour avec une limitation de vitesse à 70 km/h. Une tolérance pourra être acceptée jusqu'à 1000 véhicules en fonction des conditions de circulation locales. En cas de trafic supérieur ou de conditions de sécurité des cyclistes insatisfaisantes, des aménagements cyclables en site propre devront être proposés.
- Les voiries devront être revêtues. Des sections non revêtues pourront être acceptées si celles-ci sont correctement stabilisées, ne présentent pas une dégradation trop importante et restent ponctuelles (liaisons entre deux voiries revêtues).
- Les dénivelées resteront faibles sauf pour les boucles cyclodécouverte sportives en zone de montagne.

### 3. Modalités de financement

#### a. Généralités

L'attribution de financements du Département pour des aménagements cyclables est limitée au dépôt d'un dossier par an et par commune ou groupement de communes, pour chacun des axes de la politique cyclable du CD30. Au cours d'une même année, un même maître d'ouvrage pourra ainsi déposer un dossier pour un projet répondant aux exigences de l'axe 2 et un dossier répondant aux exigences de l'axe 1, l'axe 3 ou l'axe 4.

Les participations financières du Conseil Départemental ne sont pas cumulables entre elles pour le financement d'une même dépense d'investissement, mais le sont avec tout autre financeur, dans le respect des dispositions de l'article L. 1111-10 du code général des collectivités territoriales imposant une participation minimale du maître d'ouvrage à hauteur de 20% du montant total des financements apportées par des personnes publiques à ce projet.

L'assiette subventionnable est calculée sur la base des coûts H.T.

### c. Plafond des dépenses subventionnables.

Le financement départemental est versé dans la limite des plafonds indiqués ci-dessous :

- Etudes préalables : 50 000 € H.T.
- Voie jalonnée : 3 500 € H.T. / km
- Bande cyclable : 75 000 € H.T. / km – pour 2 sens de circulation des cycles
- Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) : 100 000 € / km
- Piste cyclable : 250 000 € H.T. / km – pour 2 sens de circulation des cycles
- Voie verte : 350 000 € H.T. / km
- Ouvrage d'art : 500 000 € H.T. par ouvrage

Pour les axes n°1, 2 et n°3, les plafonds des aménagements sont calculés sur la totalité de l'itinéraire cyclable et incluent :

- Les études techniques ;
- Les travaux afférents au seul projet d'aménagement cyclable

Les acquisitions foncières ne sont pas prises en compte dans le calcul du financement départemental.

Si le coût du projet est inférieur au plafond de la dépense subventionnable, alors la dépense subventionnable correspond au coût du projet.

Pour l'axe n°4, le plafond est calculé sur le linéaire de route départementale concerné par la boucle cyclodécouverte et inclut les dépenses de jalonnement.

### d. Taux de subvention

Le montant des aides départementales sera calculé sur la base du coût du projet restant à charge, déduction faite des subventions acquises auprès d'autres partenaires (Région, Etat, ...), qui devront être sollicités par le maître d'ouvrage.

Le montant total des aides de l'ensemble des partenaires ne pourra excéder 80% du montant total HT du projet.

Le demandeur devra justifier de la sollicitation de financements auprès d'autres partenaires que le CD30.

Les taux maximum de subvention sont présentés ci-après, selon les axes dans lesquels s'inscrivent les aménagements.

#### Axe 1 : poursuivre le déploiement du réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale

Le financement du CD30 peut atteindre 50 % de la dépense subventionnable pour la réalisation (études et travaux) des aménagements cyclables objets de la demande.

#### Axe 2 : des collèges accessibles à vélo

Le financement du CD30 peut atteindre 70% de la dépense subventionnable pour les investissements liés à la réalisation des aménagements, c'est-à-dire les études techniques et travaux. Les études préalables ne sont pas éligibles au financement du département.

L'ensemble du linéaire de l'opération est éligible au financement départemental, quelle que soit la domanialité de la voie sur laquelle il est implanté.

En fonction des enjeux départementaux identifiés, le plafond des dépenses subventionnables pour les travaux d'ouvrage d'art (passerelle modes actifs,...) pourra être réévalué.



### Axe 3 : accompagner la réalisation d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien

Le financement du CD30 peut atteindre :

- 40 % de la dépense subventionnable pour les études préalables (plan vélo, plan de mobilité modes actifs...);
- jusqu'à 25 % de la dépense subventionnable pour les investissements liés à la réalisation des aménagements sur un réseau routier communal ou national :
  - itinéraire<sup>1</sup> < 500 mètres linéaires : 10%
  - itinéraire entre 500 et 1 000 mètres linéaires : 15%
  - itinéraire > 1 kilomètre : 25%
- jusqu'à 50 % de la dépense subventionnable pour les investissements liés à la réalisation des aménagements sur route départementale
  - itinéraire < 500 mètres linéaires : 10%
  - itinéraire entre 500 et 1 000 mètres linéaires : 30%
  - itinéraire > 1 kilomètre : 50%

En fonction des enjeux départementaux identifiés, le plafond des dépenses subventionnables pour les travaux d'ouvrage d'art (passerelle modes actifs,...) pourra être réévalué.

### Axe 4 : identifier et promouvoir les itinéraires cyclotouristiques et cyclosportifs

Le financement du CD30 peut atteindre 50 % de la dépense subventionnable correspondant au jalonnement du linéaire de boucle situé sur le réseau départemental.

#### **4. Modalités d'entretien des infrastructures**

Les aménagements faisant l'objet des dossiers de demande de financement seront ensuite entretenus :

- Par les communes ou EPCI sur le réseau routier non départemental ;
- Sur les routes départementales, les charges d'entretien pourront faire l'objet d'une répartition spécifique entre les communes, les EPCI et le CD30.

Les modalités d'entretien et de gestion des ouvrages seront définies dans le cadre de conventions spécifiques élaborées à cet effet.

#### **5. Modalités de dépôt des dossiers**

Les dossiers de demande de financement au titre de la politique cyclable du CD30 seront déposés sur la plateforme de demande de financement sur le site internet du Conseil Départemental du Gard [www.gard.fr](http://www.gard.fr).

Les pièces devant être fournies pour la candidature sont précisées dans le dossier de demande de subvention départementale « collectivités territoriales et établissements publics ».

---

<sup>1</sup> La longueur de l'itinéraire prise en compte ici est sa longueur totale. Elle peut être composée d'une partie sur route départementale et d'une partie sur un autre type de route.

La notice explicative et justificative devra détailler les points suivants :

- Une description sommaire du projet et un plan de situation
- Une présentation de la politique cyclable dans laquelle s'inscrit le projet et un plan de localisation du projet dans le schéma cyclable intercommunal
- Une description des pôles générateurs de flux de mobilité desservis par le projet
- Une présentation du planning prévisionnel et du niveau d'avancement des études
- Les caractéristiques générales de l'aménagement cyclable (longueur, largeur, type de revêtement, pente, stationnements vélos, points de raccordement avec le réseau cyclable existant,...)
- Des plans seront présentés par section homogène d'aménagement.

L'estimation des coûts du projet permettra quant à elle de distinguer le coût des études (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) et le coût des travaux décomposé comme suit :

- Travaux préparatoires ;
- Aménagements
  - o Aménagement cyclable sécurisé ;
  - o Chaussée (reprise, création) ;
  - o Autre voirie ;
  - o Ouvrage ;
  - o Traitement des accès
  - o Equipements
  - o Autres
- Mesures compensatoires.

Lorsque la demande concerne la réalisation d'un document de planification des mobilités actives, la notice explicative contiendra une description :

- De la méthodologie envisagée ;
- Du calendrier prévisionnel de la mission ;
- Des livrables attendus ;
- Des partenaires consultés.