

QUESTIONS RÉPONSES DES PARTICIPANTS

1. Relativement à la présentation de la DREAL sur l'AAP aménagements cyclables 2023 (Jean-Matthieu Farenc)

!? Est-il possible d'avoir les informations nécessaires pour géoréférencer les aménagements cyclables sur la plateforme évoquée ?

La DREAL mentionne que la question est complexe, et qu'une réponse plus approfondie pourra être donnée à la journée du 30 mars : un atelier sur les données est prévue. Alimenter l'open data peut se faire par plusieurs biais :

- directement sur la plate-forme open data "[Open Street Map](#)"
- via un dépôt de données sur le site data.gouv.fr qui compile les différentes sources dont open street map
- par l'intermédiaire des équipes de géovelo, qui travaillent en Normandie dans le cadre d'une commande spécifique de la région Normandie, cofinancée par l'Etat, le "panorama vélo", notamment destiné à fiabiliser la donnée sur la région Normandie

Il est essentiel que soit respecté le schéma de données des aménagements cyclables.

Il est dans tous les cas essentiel de référencer ces aménagements cyclables : avec le développement des outils numériques, c'est essentiel à leur bonne utilisation. [Par ailleurs, c'est également un outil de suivi de l'efficacité des politiques publiques]

Il est possible de prendre sur ce sujet contact avec Sylvain Renaud à la DREAL Normandie. Les [ressources de Vélo & Territoires](#) sont également d'une grande aide.

!? Pouvez-vous confirmer que les projets de création d'aire de stationnement vélo ne sont pas éligibles à l'AAP ?

La DREAL le confirme, et note que les budgets nécessaires ne sont pas, dans le cas général, comparables. L'ADEME mentionne [le programme ALVEOLE+](#), qui plus permet d'ors et déjà de financer ce type d'aménagement.

!? L'inscription du tracé dans le PLU de la commune peut-elle constituer la "politique cyclable territoriale" (ou via une OAP thématique) ?

Un schéma cyclable encore en cours d'écriture permet-il de répondre ?

Un PDMS comportant un volet "mobilité active" intégrant certains projets cyclables permet-il de répondre ?

Réponse d'ensemble de la DREAL

Le statut du document qui porte la stratégie locale cyclable n'est pas imposé par l'appel à projets. La notion de schéma cyclable n'est d'ailleurs pas définie réglementairement. Donc la liste des

documents permettant au candidat d'argumenter l'inscription du projet dans une politique cyclable n'est pas restrictive. Par contre, le vélo est intéressant sur des distances moyennes, c'est pourquoi il est demandé une approche intercommunale.

Dans le cas idéal, effectivement, le candidat s'appuiera sur un schéma cyclable au niveau de l'intercommunalité, et le validera par délibération, avant de candidater à cet appel à projets. Toutefois, cette exigence ne correspond pas à toutes les dynamiques de territoire, et il y a d'autres manières de justifier que l'aménagement s'inscrit bien dans la réalisation d'un réseau global. Par ailleurs, l'appréciation tiendra compte de la typologie du projet, de la taille de collectivité... Il est conseillé aux candidats potentiels de se rapprocher de la collectivité sur cette question.

!? **D'autres appels à projets de ce type vont-ils être publiés plus tard dans l'année et cet AAP sera-t-il renouvelé en 2024 ?**

La DREAL estime qu'au vu des précédentes années, des éléments donnés par le COI, on peut conjecturer que le soutien de l'État aux aménagements cyclables des collectivités va probablement se maintenir dans les années à venir, sans aucune garantie. Toutefois, bien que le format actuel soit relativement stable depuis 2019, la mise en œuvre de ce soutien pourrait évoluer. La publication d'un deuxième dispositif en 2023 est par ailleurs pressentie, s'agissant de la deuxième partie des 200 M€ prévu en 2023 sur les aménagements cyclables.

!? **Dans le cas d'un projet de 15 tronçons sur 22 kilomètres, faut-il réaliser plusieurs dossiers ?**

Un même porteur peut présenter plusieurs dossiers si cela correspond à plusieurs projets, qui conservent l'essentiel de leur intérêt pris séparément. Dans le cas contraire il faut déposer un seul dossier, notamment en cas de continuité. Par ailleurs, l'AAP est restreint aux itinéraires de moins de 15 kilomètres. Contact pourra être pris avec la DREAL pour examiner ce cas particulier.

2. Relativement à la présentation des recommandations techniques du Cerema (Victor Lesaulnier)

!? **Le CVCB est-il passé du stade expérimental à réglementé ?**

Le Cerema mentionne en séance un grand nombre de retours d'expérience positifs, notamment sur l'impact sur la baisse des vitesses.

Après vérification, depuis le décret du 2 juillet 2015 (2015-208), la mention « hors agglomération » a été supprimée de l'Article R. 431-9 du Code de la route dont voici l'extrait actualisé : « les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. » En conséquence, cette modification du Code de la route vient étendre le domaine d'emploi de la chaussée à voie centrale banalisée / chaussidou qui est désormais légal hors agglomération et en agglomération.

Rien n'empêche donc de réaliser des CVCB sur votre territoire dans les cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendraient impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (bandes, pistes, etc.).

!? **Au niveau des giratoires, préconisez-vous la mise en place de plateaux sur les branches d'accès et sorties du giratoire?**

Le Cerema indique que c'est intéressant dans le cas général, y compris pour les piétons, à condition de séparer sur la chaussée le franchissement des piétons et celui vélos.

3. Relativement à la présentation des aides sur le vélotourisme, par l'ADEME (Eva Besnard)

!? **Les aides au stationnement sont-elles cumulables avec Alvéole ?**

L'ADEME confirme que non.

!? **Si plusieurs projets d'aire de service au sein d'une commune, faut-il déposer un dossier global ou un dossier par projet ?**

Un dossier pour l'ensemble des projets est possible.

En attente vérification sur ce point ADEME

!? **Un co-financement EPCI / commune, est-il possible ?**

En attente vérification sur ce point ADEME (cofinancement pas possible, mais possibilité de co-maitrise d'ouvrage à vérifier).

4. Relativement à la présentation du projet porté par la commune de Mortain, lauréat AAP 2020, présenté par Mathieu LE TORREC, chef de projets petites villes de demain du Mortainais

!? **Y-a-t-il eu une étude du potentiel de fréquentation de l'aménagement ?**

La collectivité indique que le potentiel a été déduit notamment des questionnaires aux salariés de la zone, qui ont fait ressortir le besoin d'aménagements cyclables, et de la proximité naturelle avec des itinéraires de tourisme existants. En lien avec ces derniers, un trafic de vélo était par ailleurs déjà observable, sur la départementale, dans des conditions de sécurité générale.

La DREAL mentionne qu'il n'est pas, dans le cas général, possible de réaliser une prévision de fréquentation, comme un ouvrage routier classique. Dans le cas du vélo, le trafic initial est souvent faible voire inexistant, et une offre bien conçue peut créer une demande. Une réflexion sur les emplois, la population et les pôles d'attraction peut permettre au candidat d'argumenter en faveur

d'un potentiel. Il est par ailleurs important de justifier la nécessité de sécuriser l'itinéraire via un aménagement séparant les flux par des données objectives, au vu notamment du tableau présenté par le Cerema.

!? **Quel aménagement a été préconisé sur la zone de pente de 20 % ?**

La collectivité mentionne que l'aménagement a repris en partie la voie existante, et en partie la continuité de la voie verte créée par le projet.

!? **Un inventaire faune/flore a-t-il été nécessaire afin de définir le tracé le plus pertinent ?**

La collectivité répond par la négative, car l'impact prévisionnel était limité, au vu notamment de l'inventaire des zones humides pré-existants.

La DREAL alerte les candidats sur la nécessité de justifier le passage par des zones naturelles, via la démonstration de l'absence d'alternatives raisonnables, dans le cadre de la démarche "Éviter Réduire Compenser", sans garantie de succès. Un candidat lauréat a ainsi dû modifier une partie du tracé initialement prévu.