



Direction de la voirie et des mobilités  
Direction adjointe fonctionnelle

RAPPORT N° 2023-7 - 2 . 5 . 29

au CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 11/12/2023

### **Stratégie vélo départementale : un nouveau schéma directeur et un plan d'actions triennal.**

Face aux défis écologiques et économiques d'aujourd'hui et de demain, le département du Val-de-Marne s'est engagé à améliorer et à développer des transports pour tous les Val-de-Marnais et ainsi donner à chacun la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions.

Avec plus de 400 km de routes départementales, le Département est un acteur important de la promotion du vélo en Île-de-France.

La diversité de son territoire, composé de zones à l'urbanisme très prononcé, mais aussi d'espaces naturels de grande qualité, en fait la richesse mais aussi la complexité d'aménagement, rendant plus difficile la mise en œuvre d'infrastructures adaptées à chaque contexte.

Fragmenté par la présence de très nombreuses coupures urbaines (voies d'eau, voies ferrées, autoroutes...), le Val-de-Marne est cependant le support de nombreuses pratiques cyclables, tant pour les trajets du quotidien que pour les loisirs et le tourisme.

La politique départementale en faveur du vélo s'est longtemps appuyée sur le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) voté en 2002, qui a permis jusqu'à présent l'aménagement d'environ 269 km d'itinéraires cyclables, tant sur voies départementales (dont 164 km sont dotées d'aménagements destinés à la pratique cyclable), que communales et autres (VNF, ONF...), et prévoyait, à terme, un objectif de 540 km à réaliser.

Face aux défis écologiques et économiques d'aujourd'hui et de demain, le Département s'est engagé, dans le cadre de son Plan de Déplacement du Val-de-Marne (PDVM), à l'amélioration et le développement des transports pour tous les Val-de-Marnais et ainsi donner à chacun la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions. La pratique du vélo constitue en cela une alternative majeure pour les déplacements du quotidien.

De plus, les enjeux de santé publique ont rejoint ceux de la pratique du vélo. De nombreuses études ayant montré que l'activité physique prévient, notamment les maladies chroniques, et que la pratique du vélo réduit de 22 % les risques de mortalité en cas de diabète, indépendamment des autres facteurs liés au mode de vie. Le Département, qui promeut les activités physiques accessibles au plus grand nombre, ne pouvait que se saisir de cet avantage supplémentaire.

Ces dernières années, le vélo a pris une place toujours plus importante dans les déplacements des franciliens, en lien entre autres avec le développement des vélos à assistance électrique (VAE), mais aussi dans le contexte de la distanciation sociale liée à la crise sanitaire du COVID. Entre 2019 et 2020, nous avons assisté à une augmentation historique de la pratique cyclable en première couronne (hausse de 80 % de la fréquentation sur certains points du Val-de-Marne), progression confirmée en 2021 et 2022 avec une hausse des attentes des usagers sur la qualité des aménagements. Les associations de cyclistes rassemblées au sein du Collectif vélo Île-de-France, sont devenues des interlocutrices majeures pour les collectivités.

Plusieurs acteurs institutionnels sont venus soutenir cette croissance en s'appuyant largement sur le SDIC, et en proposant la réalisation d'un réseau structurant à grande capacité en Île-de-France : la Région (réseau vélo Île-de-France : RVIF), la Métropole du Grand Paris (MGP, avec le réseau vélo métropolitain), l'État (plan vélo annoncé et appels à projets), les EPT et les Communes (plans vélo locaux).

Conscients de ces enjeux multiples, nous avons redressé les montants investis chaque année. Les aménagements cyclables livrés en 2021 et 2022 ont représenté un total de 22 M€, alors qu'ils s'équilibraient à 15 M€ pour ceux livrés en 2019 et 2020. Cette hausse de 50 % confirme la volonté départementale d'amplifier les investissements pour la mobilité cyclable.

Ainsi, notre département a commencé à prendre de l'avance sur ses voisins, en termes de linéaire cyclable tout d'abord, mais aussi en matière de sécurité de ces aménagements, en grande majorité réalisés en site propre.

Pour autant, la pratique du vélo en Val-de-Marne reste encore à améliorer et à mieux sécuriser sur certaines voies départementales sur lesquelles la circulation automobile prédomine. Le réseau existant d'itinéraires cyclables reste incomplet et insuffisamment maillé, parfois vieillissant. Certaines discontinuités d'itinéraires peuvent constituer un frein important à cette pratique, en particulier pour les utilisateurs les moins aguerris comme les collégiens, mais aussi certains publics plus fragiles comme les personnes âgées ou handicapées.

Pour répondre à ces enjeux, il est proposé ici de dépasser le Schéma directeur de 2002, et de passer de ce simple plan d'aménagement à une véritable stratégie vélo volontariste, associant tous les acteurs concernés de notre territoire, et qui permettra d'accentuer et d'accompagner l'évolution durable de la pratique cyclable des Val-de-Marnais.

Sur la base du bilan des actions réalisées jusqu'à ce jour, ce document définit les nouveaux objectifs de la stratégie vélo départementale.

Il déploie un nouveau schéma directeur stratégique beaucoup plus ambitieux, et déploie un plan opérationnel de 22 actions pour atteindre, au moyen d'un doublement de nos investissements financiers annuels à terme, un réseau cyclable maillé et sécurisé de 450 km sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2030, avec un objectif final de 660 km. Ce nouveau schéma porte également des actions de promotion, d'acculturation, et d'accompagnement au développement de la pratique du vélo pour l'ensemble des Val-de-Marnais.

Cette nouvelle stratégie vélo départementale, plus volontariste, participera grandement à l'amélioration de la qualité de vie des Val-de-Marnais, qui est l'une des priorités majeures de notre politique au service de notre Département.

La nouvelle stratégie vélo départementale se décline en 3 volets :

**1. Un bilan et une définition des objectifs départementaux qui amènent à la constitution d'un nouveau Schéma directeur stratégique.**

Dans le cadre de la dynamique de développement de la pratique du vélo, du développement urbain autour des gares 14 et 15 sud du Grand Paris Express et de la définition de grands itinéraires structurants à l'échelle régionale (Réseau vélo Île-de-France) et métropolitaine (Plan vélo de la MGP), des objectifs identifiés par le Département sont de :

Renforcer la « cyclabilité » du territoire, en poursuivant le développement d'un réseau cyclable confortable, maillé et sécurisé, et donc attractif pour les différents publics.

Réaliser des aménagements mieux adaptés aux besoins, répondant à une exigence de qualité, en cohérence avec les engagements environnementaux du Département et en veillant à la protection des publics les plus vulnérables. Ceci passe par l'association de partenaires multiples afin de répondre à l'ensemble des besoins.

Créer un environnement favorable au vélo en tenant compte de l'ensemble des composantes du système vélo, par le biais du développement du stationnement vélo à proximité des différents pôles générateurs de déplacement, la mobilisation de l'ensemble des compétences départementales pour promouvoir la pratique du vélo, ainsi que la connaissance de la pratique.

**2. Un nouveau Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC).**

Porté à 660 km d'itinéraires cyclables, dont 329 km sur voirie départementale est proposé, son linéaire total représente une augmentation du linéaire cyclable inscrit de 120 km (dont 48 km sur RD). Il intègre les réseaux structurants de grande capacité de la Région, de la Métropole du Grand Paris et les nouveaux itinéraires répondants aux objectifs départementaux (aménagement de sections stratégiques, desserte des polarités urbaines importantes (pôles gares...), traitement des discontinuités...). La hiérarchisation proposée, avec 3 niveaux d'itinéraires, du plus structurant au plus local, permet d'améliorer la lisibilité du schéma.

**3. La déclinaison de la stratégie vélo départementale sous la forme d'un plan d'actions.**

Ce plan d'actions comprend trois grands axes et 22 actions.

**1. Axe 1 : Réaliser un programme d'aménagements cyclables ambitieux de 450 km à l'horizon 2030.**

Afin de pouvoir disposer d'un réseau à la fois performant et suffisamment maillé, il est prévu de :

- Réaliser des aménagements majeurs et structurants pour créer de nouvelles continuités cyclables, se rabattre sur les pôles gares ou encore franchir des coupures urbaines ;
- Un programme de travaux pour traiter des discontinuités d'itinéraire ou adapter et rénover des aménagements vieillissants ;
- Renforcer la politique départementale de soutien aux projets locaux des villes et des EPT permettant de rendre le réseau cyclable départemental cohérent avec le réseau local, notamment sur les communes non desservies par les transports lourds ;
- Proposer des expérimentations et aménagements transitoires, permettant de créer des continuités cyclables rapidement, à moindre coût et, le cas échéant, d'identifier les besoins et usages avant de réaliser des aménagements définitifs.

L'ensemble des opérations d'aménagement proposées constituent un objectif ambitieux. Elles pourraient représenter entre 91 et 106 km d'ici à 2030, pour un investissement pouvant aller jusqu'à 100 M€.

Type d'opérations	Linéaire engagé de 2024 à 2030
<b>Opérations individualisées</b> de requalification générale / TCSP	18 km
<b>Opérations d'aménagements cyclables structurants</b>	48 km et 3 à 6 résorptions de coupures
<b>Opérations cyclables discontinuités / rénovation</b>	10 à 20 km
<b>Opérations du quotidien et subvention projets locaux</b>	15 à 20 km
<b>TOTAL</b>	<b>91 à 106 km</b>
Budget prévisionnel	<b>12 à 17 M€ par an</b>

Afin de pouvoir mener à bien ce programme, le Département sollicitera les aides disponibles auprès de l'État, de la Région et de la Métropole :

Entité Aide	Taux d'aide	Plafond	Aide au km	Conditions
<b>Région IDF Plan Vélo</b>	50 %	550€ HT /ml	275 000€ / km	Inscrit dans le plan vélo de la collectivité
<b>Région IDF RVIF</b>	60 %	1000€ HT /ml	600 000€ / km	Sur le tracé d'une ligne du RVIF
<b>MGP Plan Vélo</b>	Variable	Total HT	Pas de plafond	Sur le tracé d'un axe du plan vélo métropolitain
<b>Etat Appel à Projet</b>	15 %	Total HT	Pas de plafond	Être lauréat à l'AAP (appel à projets)

Et toutes aides et subventions en cours d'étude et à venir, sous forme, par exemple, de conventionnements spécifiques avec des interlocuteurs ou de nouveaux.

Dans le cadre de ce programme, le document de « stratégie vélo départementale » comprend 2 annexes particulières :

- Le programme prévisionnel triennal 2024 à 2026 (annexe 2) : Vis-à-vis de la Région, la « stratégie vélo départementales » constituera le « document stratégique territorial cyclable » qu'elle demande explicitement aux collectivités dans son propre Plan stratégique vélo pour leur accorder des aides. Ce document doit comprendre un programme d'opérations sur 3 ans, constitué donc par cette annexe 2, indispensable pour que la Région instruisse nos demandes de subventions. Il pourra être mis à jour annuellement en fonction des aléas de mises en œuvre des opérations.

- Le règlement qui fixe les modalités de subventions du Département aux projets locaux des villes, des établissements publics territoriaux et des bailleurs sociaux (annexe 3). Les principes du dispositif actuel sont maintenus et confortés avec notamment :
  - Un taux d'aide unique (30 %) pour toutes les aides liées aux aménagements cyclables dans le nouveau schéma directeur stratégique, permettant aux maîtres d'ouvrage d'obtenir un plafond d'aide maximal sur leur projet, en complément des subventions accordées par la Région. (20 % minimum restant à la charge du maître d'ouvrage).
  - Un dispositif de financement en faveur du stationnement,
  - Un dispositif de financement en faveur du stationnement pour les collectivités locales, de 30 % plafonné à 2 300 €HT par place pour les stationnements sécurisés, de 40 % avec un minimum requis de 1 00 arceaux posés sur la commune sur trois ans (porté à 60 % au-delà de 200 arceaux).
  - Un dispositif de financement adapté en faveur du stationnement sécurisé chez les bailleurs sociaux, porté à 40 % d'aide, en l'absence d'aide complémentaire de la Région.
  - Enfin des modalités particulières sont proposées pour aider spécifiquement les villes disposant d'une desserte insuffisante par un mode de transport collectif structurant (RER, métro, Tramways, BHNS). Communes dont moins de 50 % de la population réside à moins de 2 km d'une gare ou d'une station de RER, de métro (y compris lignes 14 et 15 du Grand Paris Express) ou de bus en site propre (TVM, 393).

Ces modalités sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Type d'aménagement	% financement	Plafond	Critères
<b>Pistes ou bandes cyclables</b>	Jusqu'à 30 % du montant HT	610€ HT/mètre linéaire	Respect des prescriptions du CEREMA ou justification de la dérogation
		1000€ HT/mètre linéaire pour les communes non desservies par les TC structurants*	
<b>Zones 30/zones de rencontres</b>	Jusqu'à 30 % du montant HT	480€ HT/mètre linéaire	Respect des prescriptions du CEREMA ou justification de la dérogation
		800€ HT/mètre linéaire pour les communes non desservies par les TC structurants*	
<b>Stationnement vélo sécurisé sur l'espace public</b>	Jusqu'à 30 % du montant HT	2300€ HT/place aménagée	Pour les consignes et arceaux avec respect des prescriptions du CEREMA

<b>Stationnement vélo chez les bailleurs sociaux</b>	Jusqu'à 40 % du montant HT	2300€ HT/place aménagée	Respect des prescriptions du CEREMA
<b>Type d'aménagement</b>	<b>% financement</b>	<b>Plafond</b>	<b>Critères</b>
<b>Stationnement vélo non-sécurisé sur l'espace public</b>	Jusqu'à 60 % du montant HT	40% au-dessus de 100 arceaux vélos, 60% au-delà de 200 arceaux vélos	Pas de seuil minimum pour les communes disposant d'une desserte insuffisante en TC structurants*
<b>Elaboration plan vélo, actions de sensibilisation...</b>	Jusqu'à 30 % du montant HT	NC	Uniquement pour les communes disposant d'une desserte insuffisante en TC structurants*

\*12 communes concernées : Chennevières-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Le Plessis-Trévisé, Limeil-Brévannes, Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Noisieu, Ormesson-sur-Marne, Périgny-sur-Yerres, Santeny, Valenton et Villecresnes

## 2. Axe 2 : Conforter le développement du stationnement pour les vélos.

Le Département a soutenu le développement du stationnement en gare depuis 2014 (plus de 1200 places), mais aujourd'hui ce sujet relève directement d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Le Département prévoit donc de poursuivre et conforter ses efforts en la matière, en particulier :

- Réaliser un diagnostic exhaustif de l'offre de stationnement, en partenariat avec les villes, permettant d'en établir un suivi durable ;
- Déployer des arceaux sur la voirie départementale dans le cadre de nos opérations et de façon systématique en amont des passages piétons à la place du stationnement automobile lorsque c'est possible ;
- Planter du stationnement à proximité des bâtiments et sites départementaux en poursuivant les actions déjà engagées pour les collèges et les parcs ;
- Soutenir les collectivités et bailleurs sociaux pour le déploiement de stationnement (cf. Taux d'aides ci-dessus).

## 3. Axe 3 : Promouvoir, concerter et évaluer les actions du Département.

Au-delà de la création d'infrastructures, le développement de la pratique du vélo et d'une culture vélo au sein de la population nécessite également des actions de promotion de cette pratique et de mise en place de dispositifs d'évaluation de cette politique.

Ainsi il est proposé de :

- Créer, animer un réseau partenarial d'échange et d'expertise, en confirmant nos liens avec les associations partenaires du Département ;
- Agir vis-à-vis des collégiens Val-de-Marnais pour la pratique du vélo ;
- Promouvoir la pratique du vélo via la réalisation de campagnes annuelles de communication, l'accompagnement du développement du cyclotourisme et du vélo loisir ;

- Poursuivre la mise en œuvre du plan de mobilité d'administration et particulièrement la mise en place du dispositif de location longue durée pour les agents départementaux ;
- Développer la connaissance et l'évaluation des pratiques en poursuivant le déploiement des dispositifs de comptages existants (compteurs permanents) pour disposer d'une vision plus fine de la pratique tout au long de l'année et mieux évaluer notre politique cyclable. La diffusion de ces données est aussi une attente forte des usagers ;
- Suivre la mise en œuvre des actions départementales par la création d'un comité de suivi qui s'assurera de l'évolution de chacune des 22 actions de la stratégie.

Cette stratégie vélo départementale permettra de réaffirmer la position du département du Val-de-Marne comme un acteur majeur du développement du vélo, et d'accélérer la *dynamique* de développement des aménagements cyclables qui devrait se traduire par une hausse de la pratique par les Val-de-marnais.

En conclusion, je vous propose :

- D'approuver le document définissant la « Stratégie vélo départementale », et ses annexes, qui constitue également, vis à vis de la Région Île-de-France, le « document stratégique territorial cyclable ».

Je vous prie de bien vouloir délibérer.

Le Président du Conseil départemental,

Rapport présenté par :  
Mme LECOUFLE  
Vice présidente du Conseil départemental

Handwritten signature of J. Guillaumie in black ink, featuring a stylized 'J' and 'G' followed by the name 'Guillaumie' and a horizontal line underneath.