



**Direction Générale des
Services du Département**

Direction des Routes et des Transports

Unité Mobilités Douces

Affaire suivie par : J. MOREL
Poste: 87.65

2010-CG-2-2456

RAPPORT AU CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 18 juin 2010

**APPROBATION DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES VÉLOROUTES
ET VOIES VERTES ET MODIFICATION DE LA POLITIQUE
DÉPARTEMENTALE EN MATIÈRE DE CIRCULATIONS DOUCES**

Politique sectorielle : Réseaux et Infrastructures		
Secteur d'intervention : Routes et Voirie		
Programme : Circulations douces		
Données financières en euros	AP	CP 2010 (prévision)
Montant actualisé	4 000 000	900 000
Montant déjà engagé	700 000	0
Montant disponible	3 300 000	900 000

AP	AP	CP antérieurs à 2010	CP 2010	CP 2011
AP 2009 Subventions	2 000 000	2 712	900 000	1 097 288
AP 2010 Subventions	2 000 000	0	0	2 000 000
TOTAL	4 000 000	2 712	900 000	3 097 288

Dès 1997, le Conseil Général des Yvelines a adopté un premier schéma directeur d'itinéraires cyclables le long des routes départementales, complété en octobre 2004 d'un programme " circulations douces " en faveur de ces circulations le long des routes départementales ainsi que sur des réseaux locaux par le biais de subventions.

Compte tenu, notamment, de l'évolution des besoins et des habitudes de déplacements, la création d'une nouvelle dynamique de développement de circulations dans les Yvelines s'avérait nécessaire.

Le Conseil général des Yvelines a donc adopté, le 23 juin 2006, une nouvelle politique en faveur du développement des circulations douces. A travers cette impulsion nouvelle, menée dans un esprit partenarial, le Département souhaite agir durablement en faveur de l'amélioration des déplacements, du cadre de vie des Yvelinois et de l'environnement. Les objectifs de cette politique sont :

- de favoriser l'éco mobilité, c'est-à-dire l'utilisation de modes de transports non polluants, moins consommateurs d'énergie, alternatifs à l'automobile, notamment pour les déplacements quotidiens ;
- de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans le département, indispensable au bien-être de tous et à l'attractivité du territoire ;
- de contribuer à un meilleur respect de l'environnement et une meilleure hygiène de vie.

La politique départementale en matière de circulations douces comprend ainsi 5 axes principaux :

- poursuivre le développement d'aménagements, sous maîtrise d'ouvrage départementale sur les routes départementales hors agglomération : sécurisation d'itinéraires, desserte des équipements scolaires, des gares et des équipements sportifs
- aider et accompagner les communes et intercommunalités dans la mise en place de politique de déplacements doux, avec notamment le développement des aménagements cyclables et l'adaptation du dispositif de subvention aux projets locaux
- promouvoir les circulations douces auprès des collectivités des Yvelines
- promouvoir les circulations douces auprès du grand public et notamment des collégiens grâce aux actions de marquage des vélos : prêt de la machine à marquer les vélos, actions sur les travaux des bâtiments de collèges et mise en place d'opération de sensibilisation et d'information (rencontres annuelles des circulations douces)
- le lancement d'un Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes (SDVVV) en cohérence avec les schémas nationaux et régionaux et impulser une dynamique pour l'application du Schéma

L'objet du présent rapport est de compléter cette politique départementale en vue de la mise en œuvre du Schéma Départemental Véloroutes Voies Vertes et d'adapter en conséquence et simplifier le dispositif actuel d'aides aux projets locaux de circulations douces.

I - LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES VELOROUTES ET VOIES VERTES

Les voies vertes sont des aménagements en site propre (routes forestières, chemins de halages, berges de rivières, voies ferrées désaffectées, chemins ruraux, parcs urbains, etc...). Elles sont réservées aux déplacements non motorisés tels que : piétons, cyclistes, rollers, joggers, personnes à mobilité réduite et sur autorisation aux cavaliers.

Les véloroutes sont des itinéraires pour cyclistes de moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations. Elles empruntent tous types de voies sécurisées pour les cyclistes, comme les voies vertes, mais également, les bandes et pistes cyclables, les zones 30 et de rencontre ou encore les routes dites tranquilles.

Le Département a ainsi souhaité mettre en place un Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes pour proposer un réseau armature de circulations douces sur son territoire, s'inscrivant dans le schéma national (voir annexe A) et le schéma régional (voir annexe B). Les boucles et itinéraires locaux se connecteront à cette armature pour offrir aux Yvelinois un maillage fin de circulations douces et se raccorderont aux schémas des départements et régions voisines pour faciliter les échanges supra départementaux.

Pour ce faire, l'étude, lancée durant l'été 2008 et confiée à un bureau d'études extérieur, a débuté par un diagnostic de l'existant, des projets et des besoins et s'est poursuivie par l'élaboration de propositions pour la mise en œuvre du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes, véritable réseau armature de circulations douces.

I -1. ENJEUX ET OBJECTIFS

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) lancé par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire de 1998 prévoyait les principes de connections entre villes françaises et de maillage du territoire. Un peu plus de dix ans après, de nombreux schémas régionaux et départementaux ont été adoptés, des réalisations concrètes ont vu le jour.

Des projets inter-régionaux et internationaux sont désormais bien connus : la Loire à vélo, la véloroute du Léman à la Mer, l'Eurovéloroute des Fleuves... C'est pourquoi le Schéma national des véloroutes et voies vertes est en cours d'actualisation. Il intègrera ainsi pour le territoire des Yvelines, les nouveaux itinéraires suivants :

- Véloroute Londres - Paris, qui traverse les Yvelines de Châtou à Conflans-Sainte-Honorine
- Véloroute Paris - Rouen qui suit toute la vallée de Seine dans les Yvelines
- Véloroute Paris - Chartres - Mont Saint Michel, par la vallée de Chevreuse, Rambouillet et Saint-Hilarion

Les itinéraires véloroutes voies vertes départementaux permettront le développement des déplacements cyclables, du tourisme et la mise en valeur du patrimoine des Yvelines. Le schéma a ainsi pour enjeux et objectifs :

- d'assurer un lien entre les principaux bassins de vie et pôles urbains par un plan de déplacement alternatif,
- de prendre appui sur les projets locaux de liaisons douces et les relier entre eux
- de s'intégrer dans les schémas européen, national et régional des véloroutes et voies vertes,
- de desservir les principales attractions touristiques, ou passer à proximité,
- de traverser les secteurs naturels offrant un intérêt paysager en complétant les itinéraires inscrits aux schémas départementaux de randonnée pédestre et équestre,
- de privilégier l'emprunt de voies fermées à la circulation automobile,
- d'éviter au maximum la fréquence et l'importance des dénivellations physiques pour des itinéraires accessibles au plus grand nombre.

Les itinéraires du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes ont pour vocation première d'accueillir un public familial et seront à ce titre accessibles au plus grand nombre, et en tout état de cause aux piétons et vélos tous chemins. Ils seront autant que possible adaptés aux usagers de toute condition physique et l'on privilégiera à chaque occasion l'utilisation de voies vertes ou autres voies fermées à la circulation (voies forestières, chemins de halage...). En dehors des contraintes de relief particulières, on veillera à ce que les personnes à mobilité réduite puissent également accéder aux chemins identifiés.

L'objectif annoncé en 2008 d'aménager 150 km de véloroutes en berges de Seine est intégré et traité dans le Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes.

De plus, le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY), approuvé en 2006, identifie une armature de pôles urbains à développer, s'appuyant sur une trame naturelle structurée.

Au sein de cette armature et parce qu'ils bénéficient d'un fort potentiel de développement pour conforter l'attractivité régionale des Yvelines, deux grands territoires stratégiques, la Seine-Aval et l'axe Vélizy - Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines, appellent des réponses ambitieuses pour créer les conditions de leur développement accéléré dans le contexte des Opérations d'intérêt national (OIN) Seine-Aval et Paris - Saclay et dans la perspective de la réalisation du Grand Paris.

En Seine-Aval, l'amélioration de l'accessibilité au fleuve, par l'aménagement de berges (et de franchissements) préconisés par le Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes, s'inscrit dans cette perspective. Le maillage de circulations douces permettrait de valoriser la continuité de la vallée de la Seine et de mettre en œuvre le projet de Parc fluvial que l'EPAMSA, qui assure la direction de l'OIN, entend concrétiser.

Concernant le secteur de Versailles – Velizy – Saint-Quentin-en-Yvelines, le projet de Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes se veut un levier pour accompagner les agglomérations dans le développement de leurs réseaux de circulations douces et participer ainsi au maillage des pôles urbains et de leur trame naturelle.

Les itinéraires véloroutes voies vertes développeront les déplacements cyclables entre villes et espaces de nature, le tourisme et la mise en valeur du patrimoine des Yvelines, et favoriseront ainsi l'attractivité du territoire départemental en satisfaisant aux exigences de développement durable.

C'est ainsi que dans les territoires où de tels réseaux de véloroutes voies vertes sont développés, on a pu mesurer des fréquentations importantes (jusqu'à 3 500 cyclistes/jour en Vendée) et des retombées économiques proportionnelles, en termes de nuitées, restauration, etc (une étude menée dans le Lubéron indique des dépenses moyennes de 61,80 €/jour/touriste à vélo contre 44,60 € de dépense touristique moyenne). La clientèle étrangère est notamment très intéressée par cette pratique de tourisme à vélo et le territoire yvelinois dispose, à cet égard, de nombreux atouts.

Par ailleurs, la promotion du Schéma Départemental des Véloroutes et des Voies Vertes pourra être réalisée (brochures, site internet...) sous l'impulsion notamment du Comité Départemental du Tourisme et de la Direction de la Communication du Conseil général. A terme, les itinéraires du schéma pourraient permettre de développer des produits touristiques utilisant des équipements existants ou futurs (ferme-auberge, gîte rural, gîte d'étape, restauration...) au même titre que les schémas de la randonnée pédestre et équestre. Une politique de jalonnement sera ainsi proposée au vote de l'Assemblée dans un délai de 6 mois.

I-2. ITINERAIRES VELOURUTES VOIES VERTES

Le Schéma Départemental Véloroutes Voies Vertes a ainsi défini un réseau armature à partir de 4 grands itinéraires qui parcourent le territoire des Yvelines (voir cartes en annexe C au rapport) :

- véloroute de la Vallée de Seine, depuis Chatou jusqu'à Limetz-Villez
- véloroute Conflans - Versailles - Rambouillet
- véloroute Mantes-la-Jolie - Houdan - Saint-Arnoult en Yvelines
- véloroute Houdan - Pays de Montfort - Versailles

Le schéma de principe présentant ces grands axes a été établi et est soumis au vote dans le cadre de la présente délibération. Compte tenu des contraintes d'aménagements, des projets locaux déjà pressentis et des priorités de desserte, le schéma fixera deux niveaux de priorité dans la réalisation des itinéraires.

Le premier niveau de priorité, ou encore « phase 1 », représentant plus de 426 km de réseau, correspond aux itinéraires présentant le plus grand intérêt car desservant des bassins de population importants ou valorisant le mieux le patrimoine du département.

Des variantes d'intérêt départemental sont proposées en second niveau de priorité, il s'agit de la « phase 2 ». Ces variantes représentent près de 94 km supplémentaires, ce qui porterait à 520 km le réseau global. Elles pourraient être « activées » en tout ou partie dès lors que l'itinéraire de priorité 1 sera achevé ou s'il devait être abandonné. Ainsi, une évaluation de la mise en œuvre du schéma est à prévoir d'ici 5 à 10 ans afin d'actualiser et activer les variantes qui doivent l'être, dans le cadre d'une nouvelle délibération.

A noter enfin que des variantes locales (choix fin du tracé) permettant de répondre à l'intérêt départemental ont été proposées par les collectivités ou associations. C'est lors de la mise en œuvre de chaque itinéraire du schéma que le choix de la variante locale sera effectué, dès lors que ce choix respecte la cohérence globale du schéma départemental.

II – MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DEPARTEMENTAL VELOURUTES VOIES VERTES

II -1. MAITRISE D'OUVRAGE

Ces quatre itinéraires véloroutes ont pour objectif premier d'améliorer la qualité de vie des Yvelinois, tant dans le cadre des loisirs qu'au quotidien, dans les déplacements pratiques entre le domicile, les équipements publics, les établissements scolaires, les gares et entre communes voisines.

C'est pourquoi il apparaît cohérent que les acteurs publics locaux, les plus à même de définir finement les tracés adaptés à la circulation des cyclistes et piétons, en assurent la réalisation.

La maîtrise d'ouvrage des itinéraires sera dans le cas général du ressort du gestionnaire de la voie ou de l'espace public emprunté. Ainsi les communes ou groupements intercommunaux seront les premiers maîtres d'ouvrage concernés, le réseau empruntant autant que possible des chemins ruraux, routes tranquilles, chemins de halage et des sections de routes situées en agglomération. Le Syndicat Mixte de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise (SMSO) et les Parcs Naturels Régionaux de la Haute Vallée de Chevreuse et du Vexin Français pourront également porter la maîtrise d'ouvrage de certains itinéraires. Le Département assurera la maîtrise d'ouvrage dans le cas de sections intégrées à l'emprise des routes départementales hors agglomération, et l'Office National des Forêts dans le cas de voies forestières en forêts domaniales de l'Etat.

La maîtrise d'ouvrage intercommunale est tout à fait justifiée, et même encouragée, partout où elle peut être mise en œuvre. En effet, les itinéraires traversent un grand nombre de communes et une gestion intercommunale des projets faciliterait la mise en œuvre cohérente des aménagements. Il en est de même pour ce qui est de l'entretien et de la valorisation touristique, pour lesquels une maîtrise d'ouvrage intercommunale permettrait une mutualisation de moyens.

Le maître d'ouvrage de l'aménagement aura à sa charge la maîtrise foncière des terrains empruntés par l'itinéraire.

Pour information, toutes les communes concernées par le schéma ont été consultées sur les projets d'itinéraire traversant leur territoire. Une large concertation a également été menée auprès des associations de pratiquants cyclistes, randonneurs et personnes à mobilité réduite. Le monde agricole a pour sa part été associé à la réflexion et continuera à l'être au cours des phases de mise en œuvre.

II-2. ROLE DU DEPARTEMENT

Le Département aura un rôle de promotion du Schéma Départemental Véloroutes et Voies Vertes et pourra accompagner financièrement les collectivités dans la réalisation des aménagements de véloroutes et de voies vertes. Dans cette optique, il est proposé d'adapter le dispositif de subventions circulations douces à la réalisation du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes pour inciter à la réalisation des aménagements correspondants, tel que cela est décrit en III.

Ce nouveau dispositif permettra de verser les subventions aux communes, groupements de communes (dont les Parcs Naturels Régionaux, SMSO ou autres syndicats ayant la compétence requise) et à l'Office National des Forêts¹ pour la réalisation des études et des travaux de véloroutes voies vertes.

Les projets correspondant à la phase 2 du schéma pourront également être subventionnés avant l'achèvement de la phase 1, avec un taux de subvention toutefois réduit, mais semblable au taux accordé pour les dessertes fonctionnelles d'équipements ou pour les aménagements de circuits de loisirs ne faisant pas partie du schéma.

¹ Une convention spécifique sera passée avec l'ONF. Elle fera l'objet d'un rapport ultérieur présenté au vote de l'Assemblée Départementale

Le maître d'ouvrage devra en outre s'engager à rétablir, à ses frais, la continuité de l'itinéraire dans l'hypothèse où le chemin initialement aménagé grâce à une subvention départementale devait être supprimé.

Dans tout dossier de demande de subvention pour un aménagement véloroute voie verte, le maître d'ouvrage devra s'engager par délibération à assurer ou faire assurer l'entretien courant de l'aménagement et à le maintenir propre et accessible à l'ensemble des utilisateurs. C'est également le maître d'ouvrage qui devra mener la concertation avec les autres usagers de la voie verte. Cette phase de concertation sera nécessairement inscrite dans toute étude faisant l'objet d'une subvention départementale et un bilan de cette concertation sera joint au dossier de demande de subvention relatif aux travaux.

Sur l'ensemble du Schéma départemental des véloroutes et Voies Vertes, le Département assurera le jalonnement et de l'implantation des relais Info Service (panneaux d'information installés tous les 5 km en moyenne le long des itinéraires). L'entretien de cette signalisation sera également assuré par le Département sur signalement d'un besoin de la part de la collectivité locale.

Le coût total de la réalisation des aménagements du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes est estimé à 90 millions d'euros HT pour les travaux de la phase 1. Ils comprennent forfaitairement la réalisation de cinq ouvrages de franchissement « modes doux » spécifiques au schéma (franchissement de cours d'eau, d'infrastructures routières ou ferroviaires, dont la localisation sera à définir au cours des études préalables) dont la liaison « fin d'Oise » entre Andrésy et Conflans Sainte Honorine pour laquelle des études préalables ont déjà été engagées. Chacun de ces ouvrages pourra faire l'objet d'une participation financière du Département, qui sera à adapter selon le type d'ouvrage réalisé (élargissement d'ouvrage départemental existant, création d'un nouvel ouvrage non départemental,...). Une délibération spécifique devra donc être prise pour chacun d'entre eux, précisant la participation du Conseil général et tenant compte du principe selon lequel le total des subventions ne saurait excéder les 80 % une fois l'ensemble des aides cumulées.

Le coût de la phase 2 est estimé à 15 millions d'euros HT pour les 94 km d'itinéraires supplémentaires.

III – ADAPTATION ET SIMPLIFICATION DU RÉGIME ACTUEL DE SUBVENTION EN FAVEUR DES CIRCULATIONS DOUCES

Le dispositif de subventionnement approuvé par la délibération du 23 juin 2006 en faveur des circulations douces actuellement en vigueur, est remplacé par celui qui est proposé aujourd'hui au vote, dans un souci de simplification, d'adaptation aux projets locaux et pour la mise en place du Schéma Départemental des Véloroutes et des Voies Vertes. Le nouveau dispositif proposé prend également en compte le dispositif de subvention régional dont peuvent bénéficier les communes et leurs groupements (pour les travaux : 30% de subvention régionale dans le cas général, 50% pour les projets d'intérêt régional, 40% pour les études et 50% pour le stationnement vélo). Les subventions totales pour les projets seront plafonnées à 80% du montant de la dépense subventionnable.

Ce dispositif de subvention s'applique ainsi à l'ensemble des projets locaux de circulations douces c'est-à-dire aux projets locaux de véloroutes voies vertes dans le cadre du Schéma Départemental, aux aménagements de circuits de loisirs (hors schéma) de desserte fonctionnelle d'équipements, et aux études des communes et groupements intercommunaux.

Synthèse du nouveau dispositif de subventions des projets de circulations douces :

Opérations subventionnables	Plafond de la dépense subventionnable (en € HT)	Taux maximum de subvention (plafond subventions globales à 80%)	
Etude de faisabilité, schéma local et PDES (1)	50 000	40 %	
Aménagement de desserte fonctionnelle d'équipement (2)	200 000 / km (maximum 6 km/ territoire communal tous les 3 ans)	30 %	
Aménagement de circuits de loisirs (hors SDVVV)	200 000 / km (maximum 6 km/ territoire communal tous les 3 ans)	30 %	
Aménagement de véloroute voie verte prévu en phase 2 du schéma départemental	200 000 / km (maximum 6 km/ territoire communal tous les 3 ans)	30 %	
Aménagement de véloroute voie verte prévu en phase 1 du schéma départemental (3)	200 000 / km (maximum 10 km/an)	30 % dans le cas d'un taux régional à 50% (projet d'intérêt régional)	50 % dans les autres cas
Stationnements cycles	2 300/ place	30 %	

- (1) Sont considérées comme étude de faisabilité, les études visant à déterminer le tracé exact de l'itinéraire et / ou les études de maîtrise d'œuvre. Dans ce dernier cas, le projet devra faire l'objet d'une demande de subvention pour sa mise en œuvre (travaux) au plus tard deux ans après la notification de la subvention pour l'étude de faisabilité. Pourront également être financés, les schémas locaux de circulations douces et les plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES).
- (2) Sont considérés comme aménagement de desserte fonctionnelle d'équipement, les bandes, pistes, accotements, double sens cyclable ou tout autre aménagement visant à sécuriser les déplacements cyclables et piétons (à l'exception des zones 30 et zones de rencontre) desservant un équipement public, scolaire, de transport ou commercial. Le projet devra inclure une réflexion sur le jalonnement et le stationnement vélo au niveau de l'équipement desservi.
- (3) Sont considérés comme aménagement de véloroute et voie verte les bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes, routes tranquilles (moins de 500 véh/j), voies forestières, chemins de halage et tout autre type de voie fermée à la circulation automobile mais ouverte à la circulation des cycles. Les coûts des acquisitions foncières et du mobilier spécifique sont compris dans le calcul de la subvention.

Les coûts des acquisitions foncières, du mobilier spécifique et du jalonnement hors Schéma Départemental Véloroutes Voies Vertes sont compris dans le calcul de la subvention. Le coût de traitement pour sécuriser les intersections sera inclus dans le calcul de la subvention dans les cas où l'itinéraire concerné est inscrit au Schéma départemental des Véloroutes Voies Vertes et l'intersection concernée traitée en zone 30. Le Département subventionnera alors les aménagements spécifiques nécessaires à la sécurité des utilisateurs du schéma départemental des Véloroutes Voies Vertes.

Les projets de circulations douces qui feront l'objet d'une demande de subvention auprès du Département, seront soumis à avis des services techniques du Département, au regard des normes et recommandations en vigueur. Au cas où la somme des subventions sollicitées serait supérieure à l'enveloppe votée dans le cadre du budget départemental, la priorité sera donnée aux aménagements et études concourant à la mise en place du Schéma Départemental Véloroutes Voies Vertes.

Les modifications suivantes sont ainsi proposées par rapport au dispositif antérieur :

- suppression de la distinction de la localisation de la commune en milieu rural et urbain pour fixer le plafond des subventions et harmonisation à 200 000 € HT/km (entre 80 000 et 300 000 € auparavant)
- instauration d'un plafond spécifique pour les travaux d'aménagement de stationnement vélo, soit 2 000 € HT/ place aménagée

- harmonisation des taux de subvention entre les communes et les intercommunalités
- les réseaux et la réfection restent exclus du dispositif et seuls les nouveaux aménagements peuvent faire l'objet d'une subvention départementale (les réfections et mises aux normes sont donc exclues, les élargissements seront subventionnés au prorata de la surface nouvellement attribuée aux circulations douces)
- révision des taux de subvention départementale en tenant compte des subventions susceptibles d'être apportées par la Région Ile de France (50% pour les projets d'intérêt régional, 30% pour les projets d'intérêt local). Les subventions départementales viendront compléter les subventions régionales sans dépasser un taux d'aide publique global de 80% de la dépense subventionnable.

Le nouveau dispositif s'appliquera à tous les dossiers soumis à délibération à compter du 1^{er} juillet 2010.

IV – AMÉNAGEMENTS CYCLABLES LE LONG DES ROUTES DÉPARTEMENTALES HORS AGGLOMÉRATION

Entre le vote de la nouvelle politique départementale en faveur des circulations douces du 23 juin 2006 et l'été 2009, plus de 60 km cumulés d'aménagements hors agglomération ont été réalisés, (dans le cadre des programmes 2007, 2008 et 2009 de circulations douces, de grosses réparations ou PME).

La politique d'aménagements cyclables le long du réseau routier départemental se poursuit ainsi dans le cadre des budgets votés chaque année. Néanmoins, afin d'optimiser l'entretien des aménagements réalisés, il vous est proposé de confier l'entretien courant des pistes cyclables hors agglomération aux communes ou groupements de communes demandeurs de ces aménagements. Ce transfert de gestion se ferait sur le modèle de convention qui vous est proposé en annexe 4 à la délibération.

En effet, alors que l'entretien des bandes cyclables peut être réalisé par les services du Conseil général conjointement à l'entretien de la chaussée, les pistes, séparées de la voie par une bordure, une bande enherbée ou tout autre séparateur, leur sont plus difficilement accessibles avec les moyens habituels d'entretien des routes départementales et nécessiteraient une organisation complémentaire donc un coût supplémentaire. Ainsi, selon le principe de subsidiarité, il semble que les communes soient plus à-même d'assurer cette mission. Les décisions d'entretien courant seront en effet prises au niveau le plus pertinent et le plus proche des utilisateurs et permettront d'assurer un service de meilleure qualité à moindre coût. Pour les pistes cyclables existantes, un dispositif similaire sera proposé aux communes ou intercommunalités compétentes. A défaut d'accord de celles-ci, le Département ne pourra s'engager à réaliser sur ces pistes un entretien plus important que celui nécessité par le strict respect des obligations de sécurité.

En conséquence, si ces propositions vous agrément, je vous prie de bien vouloir adopter les termes de la délibération suivante :