

Itinéraires cyclables d'intérêt régional Soutien à l'aménagement

Mise à jour janvier 2020

LES PRINCIPES

La Région a approuvé lors de l'Assemblée Plénière du 29 juin 2017 les orientations de sa politique visant à organiser et aménager les itinéraires cyclables d'intérêt régional.

Elle s'est fixée comme objectif de devenir la région européenne leader sur le tourisme à vélo en portant une politique ambitieuse et ciblée, en concordance avec les politiques de développement touristique (soutien aux itinérances touristiques, promotion des itinéraires par le comité régional du tourisme).

Le niveau du soutien financier régional sera adapté à chaque projet en fonction de ses caractéristiques.

Les boucles locales, itinéraires de liaison vers les bourgs et autres itinéraires ne sont pas éligibles à ce dispositif mais pourront être soutenues dans le cadre des contrats avec les territoires (Contrat Ambition Région, Pacte, CPER...).

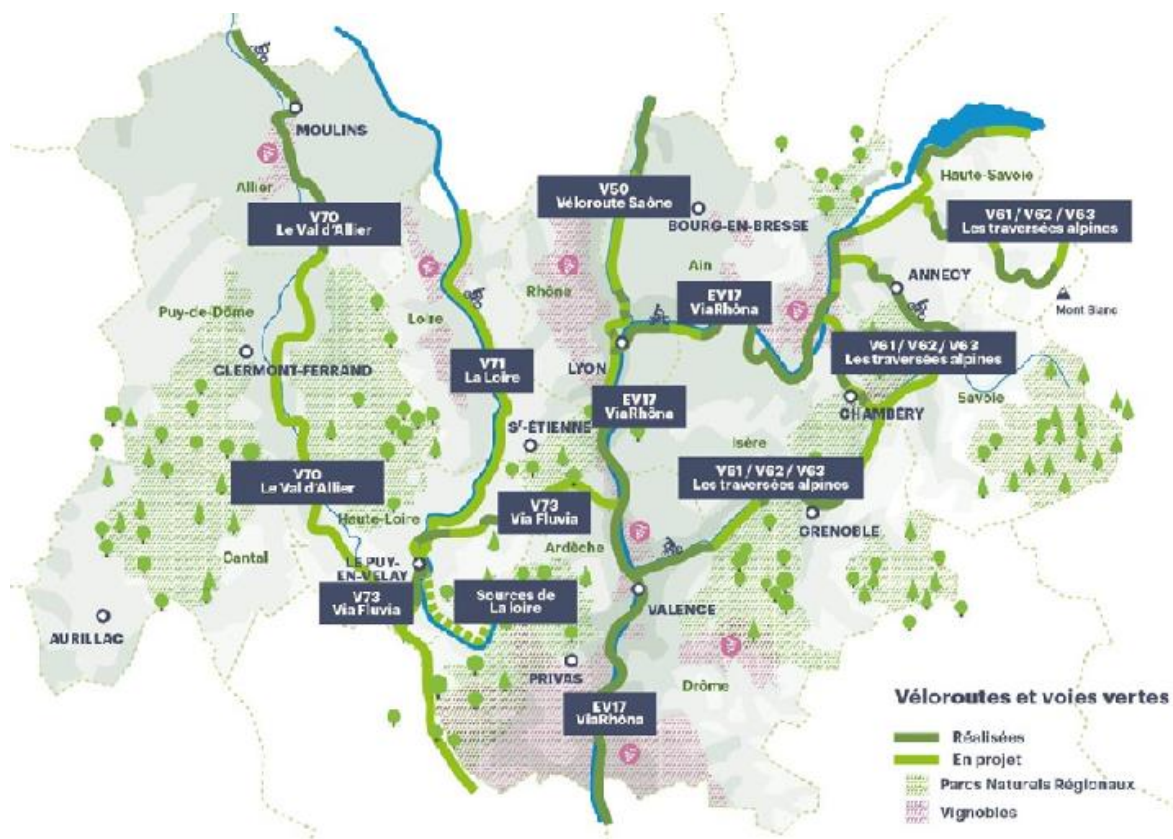
Les demandes de subvention seront instruites au fil de l'eau.

LES ITINERAIRES ELIGIBLES

Il s'agit de soutenir la réalisation des itinéraires structurants d'intérêt régional parmi ceux inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes :

- ViaRhôna (EV17),
- Via Fluvia (V73),
- Voie bleue Moselle Saône (V50),
- L'Allier (V70)
- La Loire (V71),
- Itinéraires alpins (V61, V62 et V63).

Les bénéficiaires : les groupements de communes (établissements publics de coopération intercommunale, syndicats de communes...), les syndicats mixtes, les départements, établissements publics.... Afin de favoriser des projets globaux et cohérents, le portage par les communes devra rester exceptionnel.



ELIGIBILITE DES PROJETS

PRIORITÉ	QUALITE DE L'AMÉNAGEMENT	ELIGIBILITÉ DES DEPENSES
Voies vertes en site propre et pistes cyclables* prioritaires, sans exclusion des autres types d'aménagement. Les itinéraires, avec ou sans bande cyclable, sur route à très faible trafic devront être limités aux tronçons où la mise en œuvre d'un site propre est impossible. *(séparation physique plantée ou non avec la route qu'elles longent)	Qualité d'usage : revêtement le plus roulant possible et favorisant la multiplicité des usages, en fonction des contraintes locales et de la fréquentation Qualité environnementale, Pérennité	- acquisition du foncier, - travaux liés à la création de la voie verte (terrassement, gros œuvre, aménagement y compris des accotements, barrières de protection le long de la voie, ouvrages d'art), - études de définition de tracé, pré-opérationnelles et de maîtrise d'œuvre, signalisation directionnelle, y compris la signalisation de rabattement depuis les gares, Dépenses inéligibles : entretien et travaux courants, aménagements urbains sans lien avec la voie verte (trottoirs...), véloroutes transitoires dans l'attente de mise en œuvre d'une voie verte, variantes et boucles locales.

Tous les projets doivent répondre aux critères définis dans le cahier des charges des Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national, notamment en matière de sécurité, signalisation, jalonnement, caractéristiques techniques.

Le soutien régional sera défini au regard des caractéristiques du projet (notamment complexité, enjeux locaux, topographie...) et des cofinancements demandés (FEDER POI Loire, FEADER Auvergne...) qui peuvent impliquer des règles spécifiques (70 % d'aides publiques maximum au titre du PDR Auvergne par exemple).

Taux et plafond pour les sections normales : 30 % minimum de la dépense subventionnable, afin de représenter un réel effet levier. Le plafond de dépenses sera examiné au cas par cas, avec en niveau de référence le coût de 100.000 € HT du kilomètre.

Taux et plafond pour les sections complexes telles que franchissements : ponts, passerelles, tunnels et/ou présentant une difficulté importante du fait de la topographie ou de la sécurité : également 30% de la dépense subventionnable (plafond possible en fonction des caractéristiques de l'ouvrage ou de la section).