

DISPOSITIF DE SOUTIEN RÉGIONAL AUX PROJETS CYCLABLES

Le niveau d'aide régionale est hiérarchisé en fonction de l'engagement du porteur de projet dans une véritable **stratégie de développement de la pratique cyclable** se concrétisant dans le cadre d'un **document stratégique territorial**, dont l'élaboration pourra également être subventionnée, et se déclinant en un **plan d'actions** sur lequel le porteur de projet s'engage formellement.

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux actions suivantes répondant aux priorités régionales sur l'ensemble du territoire francilien :

- **Etudes d'élaboration d'un document stratégique territorial cyclable**

La définition d'une stratégie cyclable du territoire doit s'opérer selon les conditions suivantes :

1/ porter sur un périmètre pertinent :

Le document stratégique territorial cyclable doit porter sur un périmètre pertinent pour le porteur de projets. Ce schéma peut être scindé en plusieurs zones géographiques. Son élaboration doit être menée en concertation avec les communes ou EPCI limitrophes pour assurer une cohérence partout où c'est nécessaire. Une collectivité locale peut porter, seule, un projet et bénéficiaire du soutien du présent dispositif sous réserve qu'un schéma soit fait à l'échelle d'un territoire pertinent.

2/ traiter des volets infrastructures, stationnement services et promotion du vélo :

Le document stratégique territorial doit contenir à minima 3 cartes portant sur les volets suivants :

- liaisons cyclables et infrastructures ;
- stationnement, équipement, jalonnement ;
- services.

Le document stratégique territorial porte également engagement dans la promotion du vélo auprès des usagers via des actions de communication, de concertation et de sensibilisation. Il est également recommandé que la collectivité porteuse fasse émerger des initiatives au niveau du territoire en termes de gouvernance.

3/ constituer un engagement ferme à réaliser un plan opérationnel à court terme

Le porteur du projet, tel que défini à l'article 2, doit s'engager à réaliser un **plan d'actions** en faveur du vélo, sous forme d'un programme d'opérations sur 3 ans, sur lequel le porteur de projet doit s'engager formellement par délibération.

Les taux maximum de subvention attribués par la commission permanente sont modulés en fonction de l'existence d'un document stratégique territorial. Les actions contenues dans le plan opérationnel pour cette durée des 3 ans sont éligibles au taux maximum « avec document stratégique ». Elles doivent être engagées par les collectivités porteuses de projet

par tranches successives. Le plan dans son ensemble doit proposer des coûts équilibrés pour chaque tranche.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'opérations d'infrastructures lourdes (par exemple des franchissements) réalisées par la RATP, la SNCF, VNF ou l'Etat, le porteur de projet est dispensé de plan d'action triennal. Il doit pour cela justifier que l'ouvrage constitue un élément structurant de la continuité cyclable entre les territoires adjacents et doit joindre à son dossier le document stratégique territorial cyclable adopté par au moins l'un des territoires adjacents, faisant mention de l'ouvrage.

Le porteur de projet peut réviser son plan d'action par une nouvelle délibération. La version révisée est soumise à validation du conseil régional ou de sa commission permanente à l'occasion de l'approbation d'une nouvelle tranche d'opération du plan (tranche 2 ou 3).

- **Aménagements cyclables**

Compléter le réseau cyclable et résorber les coupures, en accompagnant les opérations sur le réseau viaire définies dans les schémas de circulations douces des territoires et leur plan opérationnel, en vue de répondre aux priorités régionales suivantes :

- Développer les itinéraires d'accès cyclable aux réseaux armatures de transport public : seules peuvent être financées les opérations cyclables situées dans un rayon de 2 kilomètres en petite couronne (Ville de Paris et les départements 92, 93 et 94) et de 5 kilomètres en grande couronne (Départements 77, 78, 91 et 95) autour d'une gare (ferroviaire ou routière), de stations de TCSP (bus ou tramway), ou d'aires de co-voiturage.
- Améliorer l'accès par les circulations douces aux équipements régionaux, et notamment les lycées, CFA et îles-de-loisirs. Seules peuvent être financées les opérations situées dans un rayon de deux kilomètres autour de l'équipement ;
- Développer l'accès aux pôles d'emploi et d'éducation : seules peuvent être financées les opérations situées dans un rayon de deux kilomètres en petite couronne (Ville de Paris et les départements 92,93 et 94) et cinq kilomètres en grande couronne (Départements 77, 78, 91 et 95) autour d'une zone d'emploi d'intérêt régional, d'un tiers-lieux soutenu par la Région ou d'un établissement d'éducation.

- **Apaisement de la circulation**

Généraliser le partage de la rue dans les territoires par la mise en œuvre de :

- plan de généralisation de zones de circulation apaisée à l'échelle d'un territoire pertinent, qui peut être phasé, sur lequel le porteur de projet doit s'engager formellement (par délibération et via la convention de financement) ;
- plan global de mise à double sens cyclable des voiries à sens unique, à l'échelle d'un territoire pertinent (ville, intercommunalité, autour d'un projet de transport structurant), qui peut être phasé et sur lequel le porteur de projet doit s'engager formellement (par délibération et via la convention de financement).

- **Stationnement**

Proposer sur l'ensemble des espaces publics ou accessibles au public francilien, y compris et de préférence en lieu et place du stationnement des véhicules motorisés sur chaussée (en lien par exemple avec les dispositions du Plan d'Action pour les Mobilités Actives¹), des espaces de stationnement pour vélos : arceaux avec deux points d'accroche, abris, espaces clôturés, boxes, etc.

Les opérations sont éligibles uniquement si elles s'intègrent dans le cadre d'un plan global à l'échelle d'un territoire pertinent (ville, intercommunalité, autour d'un projet de transport structurant). Le porteur de projet doit produire un diagnostic de l'existant, mener une réflexion sur les pôles générateurs de déplacements à l'échelle de son territoire et proposer un plan de généralisation, pouvant être phasé, sur lequel il doit s'engager formellement (par délibération et via la convention de financement).

Les opérations situées à proximité des gares et dont la vocation principale est l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs ne sont pas éligibles, car elles entrent dans le champ d'intervention du schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations porté par Île-de-France Mobilités.

- **Jalonnement**

Jalonner l'espace public, afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables

Les opérations sont éligibles uniquement si elles s'intègrent dans le cadre d'un plan d'ensemble de jalonnement à l'échelle d'un territoire pertinent : ville, intercommunalité, autour d'un projet de transport ou d'une liaison structurante. Le porteur de projet doit produire un diagnostic de l'existant, mener une réflexion sur les pôles générateurs de déplacements à l'échelle de son territoire et proposer un plan de généralisation, pouvant être phasé, sur lequel il doit s'engager formellement (par délibération et via la convention de financement).

- **Suivi et évaluation**

Développer des dispositifs de suivi et d'évaluation : soutien à la réalisation de comptages sur les aménagements cyclables et le stationnement vélo, via l'implantation de compteurs vélo notamment.

- **Services à destination des cyclistes**

Soutenir la création, le développement et la mise en réseau de points de services à destination des cyclistes et prioritairement via l'implantation de Points services vélo en gare ou dans les polarités urbaines :

- Etude de faisabilité déterminant les modalités organisationnelles et le modèle économique, évaluant le coût d'investissement et de fonctionnement, les effets économiques, sociaux et environnementaux ;
- Création ou développement de services : ateliers de réparation-entretien, vélo-écoles, services vélo en gare ou en entreprises, etc.

¹ Ou PAMA : Annoncé le 5 mars 2014 par le Ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, et en voie d'achèvement début 2017 avec plus de 80 % des mesures réalisées.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des opérations, à savoir :

- les collectivités territoriales et leurs groupements, l'Etat et ses établissements publics ;
- les gestionnaires des îles de loisirs de la région Ile-de-France ;
- la SNCF et la RATP ;
- les délégataires des précédentes structures et entités.

Les associations sont également éligibles, mais uniquement pour les actions ayant trait aux services et sous réserve de bénéficier d'un appui de la collectivité concernée.

Article 3 : Modalités de financement

1/ Taux de financement

La dépense subventionnable est calculée sur le coût hors taxes ou TTC du projet selon que le bénéficiaire est éligible ou non au FCTVA.

- **Études de définition d'une stratégie cyclable** : financées à hauteur de 50 % maximum des dépenses subventionnables
- **Porteurs de projet disposant d'une stratégie cyclable territoriale et d'un plan d'action opérationnel**
 - o Aménagements cyclables : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Etudes de faisabilité et d'avant-projet pour la création d'un ouvrage d'art dédié aux vélos ou d'aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections : opérations financées à hauteur de 50% des dépenses subventionnables ;
 - o Apaisement de la circulation : opérations financées à hauteur de 30% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Stationnement : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Jalonnement : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Suivi et évaluation : actions financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Etude de faisabilité avant création d'un service vélo : financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - o Création ou développement d'un service vélo : actions financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables.

- **Porteurs de projet disposant d'une stratégie cyclable territoriale mais pas d'un plan d'action opérationnel**

Par dérogation, les projets d'aménagements souples, légers et réversibles permettant de préfigurer des aménagements définitifs peuvent être financés à 50% maximum des dépenses subventionnables y compris s'ils sont définis dans une stratégie mais pas inscrit dans le plan d'action opérationnel du bénéficiaire. Cela facilite les expérimentations et permet également de répondre aux enjeux posés par la crise sanitaire.

- **Porteurs de projet ne disposant pas d'une stratégie cyclable et d'un plan d'action opérationnel :**

Le taux de financement est divisé par deux concernant les aménagements cyclables ou les aménagements provisoires préfiguratifs : opérations financées à hauteur de 25% maximum des dépenses subventionnables.

Les autres actions ne sont pas subventionnables.

2/ Nature des dépenses subventionnables

- **Les aménagements subventionnables** sont :

Les pistes et bandes cyclables, la voie verte, la zone 30, les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), la zone de rencontre, l'aire piétonne (pour ces trois types d'aménagements, seuls ceux permettant la circulation des vélos à double sens dans toutes les voies sont éligibles), le double sens cyclable, le stationnement vélos (seuls les dispositifs permettant d'attacher le vélo en deux points et par le cadre sont subventionnés), le jalonnement cyclable, les ouvrages d'art (création ou interventions diverses sur des superstructures) ou dispositifs ponctuels dédiés aux circulations douces.

Les opérations doivent répondre à la réglementation nationale et aux préconisations du CEREMA.

Les aménagements souples, légers et réversibles permettant de préfigurer des aménagements cyclables définitifs sont également subventionnables. Ces aménagements permettent de vérifier l'opportunité d'un aménagement avant de le pérenniser après d'éventuelles adaptations.

Dans le cadre de la crise sanitaire du Covid19, ces aménagements légers permettent aussi de faciliter l'usage du vélo, qui permet de préserver la distanciation sociale.

Les aménagements de type « espace mixte piétons-vélos » ou « trottoir cyclable », non conformes au Code de la Route, ne sont pas subventionnables.

Les simples limitations de vitesse à 30 km/h ne sauraient être assimilées à des zones 30, et ne sont donc pas subventionnables.

- **Les dépenses subventionnables** sont:

- les études préalables à la définition de la stratégie cyclable du territoire ou à la création d'un point service à destination des cyclistes ;
- les travaux liés directement à l'opération et à son usage cyclable, y compris la signalisation et le jalonnement, l'éclairage et le mobilier urbain lorsqu'ils sont dédiés aux aménagements cyclables ;

- les études de faisabilité et d'avant-projet d'un ouvrage d'art dédié aux vélos ou d'aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections entre deux axes du Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR), approuvé par délibération du conseil régional ;
- les équipements de service: supports d'information, stations de gonflage et petites réparation, aires de repos ou tout autre équipement essentiel au projet ;
- les études détaillées relatives à la réalisation des travaux dans la limite d'un montant représentant 15 % maximum du montant total des travaux hors taxes ;
- les travaux liés directement à la réalisation de stationnements vélos, sous forme d'arceaux, d'abris-vélos ou d'équipements sécurisés de type locaux collectifs ou boxes individuels, et y compris les équipements de sécurisation ;
- les dépenses en investissement permettant d'assurer le suivi et l'évaluation des actions en faveur du vélo mises en œuvre : compteurs vélo, etc ;
- les dépenses en investissement indispensables à l'organisation et l'activité du point service, fixe ou mobile, tels que les locaux, les outils et le matériel.

Sont exclus des dépenses subventionnables les acquisitions foncières, les réseaux divers, les espaces verts, les travaux d'entretien et de rénovation de voirie, ainsi que le stationnement automobile.

L'éclairage et le mobilier urbain sont exclus lorsqu'ils ne participent pas directement à l'aménagement en faveur des déplacements cyclables.

3/ Plafond des dépenses subventionnables

Le plafond de dépense subventionnable est de **550 000 € hors taxe par km aménagé** de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle, de double sens cyclable, de voie verte, d'aire piétonne, de zone 30, de zone de rencontre, de chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), de route interdite aux véhicules motorisés (de type voie verte non contiguë à une voirie ouverte au trafic motorisé).

Les aménagements souples, légers et réversibles permettant de préfigurer des aménagements cyclables définitifs sont plafonnés à 200 000 € hors taxes par km aménagé.

Le plafond de la dépense subventionnable est de **4 000 000 € hors taxe par opération pour les ouvrages d'art dédiés aux vélos et les aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections.**

Le plafond de la dépense subventionnable est de **1 000 000 € hors taxe par opération pour les études de faisabilité et d'avant-projet** d'un ouvrage d'art dédié aux vélos ou d'aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections ;

Le plafond de la dépense subventionnable est de **1 000 € hors taxe par place de stationnement** vélos aménagée. Pour les dispositifs de stationnement vélo sécurisés (de type locaux collectifs ou box individuels), le plafond de la dépense subventionnable est relevé à **2000 € hors taxe par place.**

Le plafond de la dépense subventionnable pour les travaux liés à la mise en œuvre d'un plan de jalonnement est de **50 € par mètre linéaire jalonné.**

Le plafond de la dépense subventionnable pour les actions de suivi-évaluation est de **4 000 € par point de comptage** vélo.

Mode de calcul du linéaire subventionnable : est pris en compte pour le calcul de la dépense plafond, le linéaire de l'aménagement créé, selon les règles suivantes :

- pour les aménagements cyclables bilatéraux, le linéaire sera pris en compte deux fois ;
- pour les aménagements cyclables unilatéraux (y compris les pistes cyclables bidirectionnelles), le linéaire ne sera pris en compte qu'une fois; ceci est également valable pour les aires piétonnes, les zones 30 et de rencontre, les voies vertes.

Article 4 : Modalités de versement et de suivi / conventions

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire, conformes au modèle annexé à la présente délibération.

Tableau récapitulatif des subventions régionales dans le cadre du soutien régional aux projets cyclables :

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Taux maximum sans document stratégique	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Stratégie cyclable territoriale - études	50%	50%	50 000 €	Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Îles de Loisirs RATP, SNCF Les délégataires des précédentes catégories
Les aménagements souples, légers et réversibles pré figuratif	50%	25%	200€ / ml	
Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures : accès aux gares et stations de TC accès aux lycées, CFA, îles-de-loisirs pôles de centralité (emploi, éducation)			550 € / ml 4 M€ maximum par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Etudes de faisabilité et d'avant-projet : Ouvrages d'art et aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections			1 000 000 €	
Apaisement de la circulation : zones de circulation restreinte double-sens-cyclable	30%	-	550 € / ml	
Dispositifs de stationnement	50%	-	1000 € / place 2000 € / place pour le stationnement sécurisé (de types locaux collectifs ou box individuels)	
Jalonnement	50%	-	50 € / ml	
Suivi, évaluation	50%	-	4000 € par point de comptage	
Services Etudes Investissement (local, matériel,...)	50%	-	50 000 € pour des études de faisabilité 80 000 € pour atelier de réparation, vélo-école, services en entreprises	Idem + associations