

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

PLAN VÉLO RÉGIONAL

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	3
ANNEXE AU RAPPORT.....	7
ANNEXE - ENSEIGNEMENTS DE L'APPEL A CONTRIBUTIONS.....	8
PROJET DE DÉLIBÉRATION.....	14
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION.....	16
ANNEXE 1 : DISPOSITIF DE SOUTIEN REGIONAL AUX PROJETS CYCLABLES.....	17
ANNEXE 2 : APPEL À PROJETS.....	25
ANNEXE 3 : CONVENTION DE FINANCEMENT TYPE.....	28

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent rapport vous présente les nouvelles orientations de la Région afin de développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien. Rompant avec la logique précédente de saupoudrage en faveur du tout-infrastructure qui a montré ses limites, ce plan vélo régional manifeste une nouvelle ambition en s'appuyant sur les initiatives des territoires pour apporter une réponse concrète et globale aux usagers. L'objectif est de provoquer un basculement dans l'usage du vélo, que n'avaient pu obtenir les politiques menées jusqu'alors.

La Région se dote ainsi des moyens pour atteindre un **triplement du volume de déplacements à vélo à horizon 2021** par rapport à 2010 en privilégiant l'intermodalité et le rabattement vers les gares, les déplacements domicile-travail ainsi que la pratique scolaire et des étudiants.

Les nouvelles modalités d'action proposées se composent d'un nouveau dispositif de soutien aux **politiques cyclables du quotidien** et d'un cadre pour **des appels à projets** sur des territoires à fort enjeu régional.

Le présent rapport conclut l'élaboration du nouveau Plan Vélo Régional lancé le 7 juillet 2016, à travers l'adoption du rapport CR 151-16 fixant le calendrier, la méthodologie de travail et les premières orientations. Une large phase de concertation avec les différents acteurs franciliens du vélo a été menée pour enrichir la stratégie régionale et pour en préciser les modalités de gouvernance et de suivi.

Ainsi, la grande conférence régionale du 27 septembre 2016, qui a réuni plus de 250 participants de tous les horizons du vélo, a permis un échange libre, de qualité et constructif avec l'ensemble des acteurs. Elle a conduit à lancer un appel à contributions sur le site internet de la Région qui a recueilli près d'un millier de propositions d'usagers.

1. Faire du vélo un mode de transport du quotidien pour tous les Franciliens

1.1. Un potentiel important de développement du vélo pas assez exploité

Les déplacements de quelques kilomètres peuvent être aisément effectués en vélo. Ils représentent 5 millions de déplacements quotidiens d'après l'enquête générale de transport (EGT) de 2010. Or, d'après cette même enquête, seuls 650 000 des déplacements sont effectués en vélo. Il y a donc un potentiel de multiplication par 8 de ce mode de transport qui ne représente que 1,6 % de l'ensemble des déplacements en Île-de-France. En particulier, 500 000 déplacements domicile-étude sont concernés, catégorie qui a pourtant le plus diminué ces dernières décennies.

Cet objectif ambitieux pourrait être atteint **en 2040** grâce une accélération de la croissance du mode, que le présent plan propose de renforcer. **À horizon 2021, ce sont près de 2 millions de déplacements à vélo qui pourraient être effectués en Île-de-France, soit un triplement par rapport à 2010.**

1.2. Pour convaincre les Franciliens de passer au vélo, une politique plus globale est nécessaire

L'appel à contribution a permis de recueillir près d'un millier de contributions des usagers (cf :

annexe au rapport), dont :

- 95 % abordent la thématique infrastructures et intermodalité. Parmi ces éléments, les préoccupations des Franciliens restent majoritairement axées sur les aménagements cyclables (73%), le stationnement (69%) et la continuité du réseau cyclable (39%) ;
- 76 % le volet promotion-gouvernance ;
- 59% les services.

Ces attentes incitent la Région à mobiliser les différents leviers : la création de pistes cyclables isolées ne suffit pas à développer la pratique du vélo s'il n'y a pas d'emplacement prévu pour le stationnement, de service de réparation ou encore de politique volontariste affichée par les employeurs. Le présent plan veillera à promouvoir les actions qui s'inscriront dans un plan d'ensemble élaboré par chaque territoire, en lien avec les acteurs locaux.

2. Passer d'une logique de guichet à une logique de projet de territoire

2.1. Un dispositif d'intervention mettant l'accent sur la cohérence territoriale

La politique menée jusqu'à présent se concentrait sur les subventions aux infrastructures, essentiellement pour les grands itinéraires. Or, même si le linéaire cyclable atteint 5 500 km en Île-de-France, la part du vélo n'a pas connu le même développement, stagnant à 1,6 %. Seules 22 des 100 coupures urbaines répertoriées en 2010 ont été résorbées. Le faible nombre de parkings sécurisés et de services aux cyclistes constitue un frein au développement d'une pratique quotidienne. En ne prenant en compte qu'une partie des déterminants des choix du vélo, la politique des grands itinéraires a atteint ses limites.

Afin d'éviter le saupoudrage et de confirmer le rôle d'intégrateur de la Région dans le développement du mode vélo, le niveau d'aide sera désormais hiérarchisé en fonction de l'engagement du porteur de projet dans une véritable **stratégie territoriale de développement de la pratique cyclable**. L'intervention régionale sera donc ciblée en priorité sur les collectivités mettant en œuvre un **document stratégique territorial** (intégrant une réflexion globale sur le maillage, les services et la promotion du vélo) se déclinant en un **plan opérationnel** à court terme, dont l'élaboration pourra également être subventionnée. Dans ce cadre, les actions suivantes pourront être financées par la Région : services à destination des cyclistes, aménagements, stationnement, jalonnement, suivi et évaluation (*voir annexe 1 à la délibération*).

Il est proposé, pour ne pas pénaliser les projets en cours de montage, une période transitoire durant laquelle le nouveau dispositif sera mis en œuvre, tout en conservant l'ancien dispositif vélo (CR37-14).

2.2. Un appel à projets pour accélérer le basculement au vélo des territoires à forts enjeux

D'autre part, la Région va lancer **un appel à projets sur 3 ans** (élaboration en 2017, plan d'actions sur 2018-2020) **autour d'une ou plusieurs territoires à fort enjeu régional (zone d'emploi et d'éducation, de quartiers de gares)** pour développer la pratique cyclable en prenant

en compte l'ensemble des besoins des usagers : maillage, stationnement, jalonnement, services, promotion.

L'objectif est de mobiliser ces territoires au vélo et de s'appuyer sur des initiatives existantes pour assurer la mobilisation de tous acteurs sur les actions prioritaires et, ainsi, permettre l'émergence de premières réalisations rapides. Il s'agit également pour la Région de jouer pleinement son rôle de chef de file en favorisant la constitution de réseaux d'acteurs et en valorisant les initiatives exemplaires (*voir annexe 2 à la délibération*).

3. En finir avec la logique du tout « infrastructure »

3.1 Promouvoir le choix du vélo

La Région se mobilisera pour promouvoir l'usage du vélo après des usagers et des territoires.

La Région se doit également d'être exemplaire. Elle favorisera l'usage du vélo pour les agents régionaux dans le cadre du déménagement et du Plan de Déplacement de l'Administration.

Une aide financière sera proposée pour mettre en place des dispositifs de suivi/évaluation, en lien avec les associations qui réalisent déjà un travail de terrain et développent des outils de « crowdfunding » et collaboratifs.

Le soutien à la réalisation de comptages sur les aménagements cyclables et le stationnement vélo permettra aussi de suivre l'impact des aménagements réalisés et des politiques engagées, mais également de valoriser et d'améliorer la pertinence des choix d'aménagements mis en œuvre.

3.2. Avec le STIF, développer et améliorer les services aux cyclistes

Les actions de la Région et du STIF seront mises en œuvre de manière complémentaire afin de développer un ensemble complet de services aux cyclistes.

Ainsi, le STIF va mettre en œuvre un **calculateur d'itinéraire cyclable** intégré à Via Navigo.

Il envisage également de développer la **location longue durée de vélos à assistance électrique**. Ce système permettra de répondre aux besoins du quotidien de l'ensemble des usagers franciliens, notamment hors zone dense. Il est proposé que la Région finance une partie de l'investissement nécessaire au développement de ce nouveau service régional.

La Région va également soutenir l'**investissement** pour déployer de **nouveaux équipements collectifs**, tels que : des équipements en faveur du VAE, des ateliers de réparation, des vélo-écoles, ou encore des services vélo en gare ou en entreprise (dans le cadre des plans de mobilité d'entreprises). Un appui de l'ADEME et des relais locaux sera recherché, notamment pour le volet fonctionnement. La Région aidera à l'implantation de **points services vélo** notamment en gare.

3.3. Engager un programme de stationnement vélo ambitieux

La Région inscrira son action en complément du plan de déploiement Véligo en gare porté par le STIF.

Le manque de stationnement étant l'un des principaux freins à la pratique, la Région accompagnera la **mise en œuvre de plans de développement du stationnement** sur l'espace public (au niveau des pôles prioritaires que sont les stations de transports en commun, arrêts de car, aires de covoiturage, polarités urbaines, équipements...) et dans les lycées. Le déploiement généralisé de **dispositifs innovants** et faciles d'accès sera encouragé.

Ces stationnements devront répondre à l'ensemble des besoins et donc être programmé dans le cadre du **document stratégique territorial** présenté ci-dessus (point 2.1).

Enfin, une réflexion sera engagée sur le stationnement à domicile pour évaluer les leviers d'action de la Région dans ce domaine.

3.4. Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable pour répondre aux besoins des territoires

Disposer d'un réseau cyclable continu, alliant aménagements dédiés au vélo, zones de circulation apaisées, équipement et jalonnement, reste au cœur des préoccupations des usagers du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. C'est pourquoi les actions du Plan Vélo Régional viseront à :

- Renforcer la continuité des réseaux cyclables pour développer un réseau fin, hiérarchisé, sécurisé et lisible ;
- Résorber les principales coupures urbaines ;
- Jalonner les itinéraires pour garantir la lisibilité des liaisons cyclables.

La Région portera également auprès des maîtres d'ouvrage - gestionnaires une exigence en termes de qualité de service et d'entretien dans la durée des aménagements réalisés.

3.5. Mobiliser les relais territoriaux pour coordonner les actions

Le dispositif régional vise à mettre en valeur les échelons territoriaux pour identifier les besoins et mettre en œuvre les actions de manière coordonnée. Il s'appuiera notamment sur l'exigence d'un document stratégique territorial préalable à l'attribution des subventions spécifiques et la mise en œuvre d'appels à projets, de mobilisation des crédits européens ou régionaux, mettant en valeur les territoires. Ces dispositifs devront être cohérents avec les Plans locaux de déplacement (PLD) et les Plans de mobilités d'entreprise.

Le Plan Vélo régional entrera en cohérence avec les actions menées dans le cadre des autres politiques régionales. La cohérence de l'action régionale est ainsi renforcée par des critères d'éligibilité communs permettant l'augmentation de la pratique cyclable au profit d'objectifs partagés de santé, d'amélioration de la mobilité et de renforcement de l'attractivité du territoire francilien.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**



VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXE AU RAPPORT

ANNEXE - ENSEIGNEMENTS DE L'APPEL A CONTRIBUTIONS

Synthèse des Contributions des usagers

Plan Vélo Régional

1/Introduction

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan vélo régional et au sortir de la conférence régionale du vélo organisée le 28 septembre 2016, qui a permis d'enclencher la phase de concertation avec les différents acteurs franciliens, il a été **mis en ligne un appel à contributions publiques pour recueillir les attentes et les propositions** des usagers, des associations d'usagers, des entreprises, etc...en vue d'alimenter le plan d'actions régional sur le vélo.

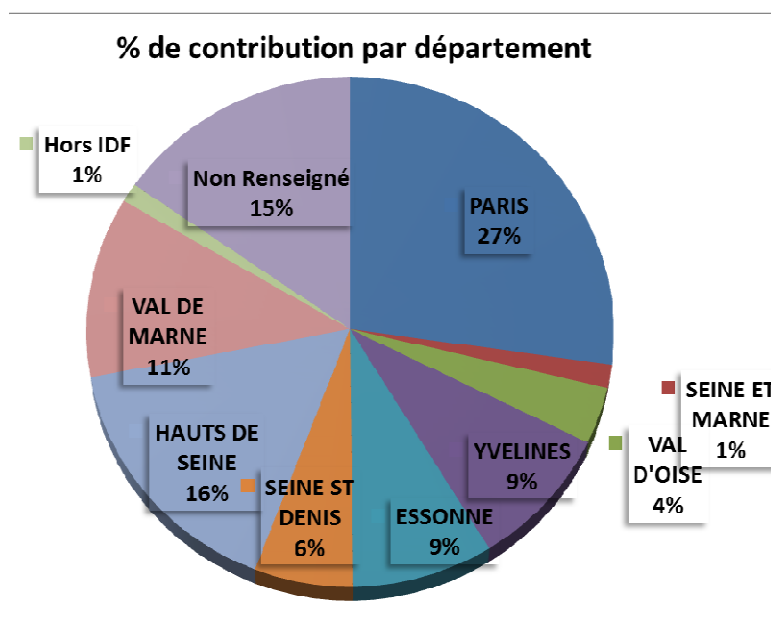
Près d'un millier de contributions ont été reçues dans le cadre de cet appel (d'octobre à mi-novembre 2016).

L'ensemble de ces propositions ont ensuite été analysées par les services régionaux. Le présent document vise à synthétiser les principales attentes formulées par les contributeurs et d'en tirer des enseignements, afin d'alimenter concrètement le plan vélo et de répondre aux besoins des usagers du quotidien. Il serait également pertinent de communiquer ces informations auprès du grand public, via le site internet de la Région, afin de valoriser l'apport des contributeurs et de renforcer leur implication dans l'action régionale sur le vélo.

NB : L'ensemble des éléments d'analyse et de chiffrage présentés dans ce document ont été produits en interne au sein des services de la Région, mais ne constitue pas un travail d'expert statisticien.

2/Enseignements généraux sur la participation

Localisation des contributions :



Enseignements : Une répartition des contributions sur le territoire de l'Île de France (plus de répondants en agglomération centrale), qui reflète bien souvent la pratique cyclable au sein de ces différents territoires.

3/ Synthèse de la Méthodologie de travail de traitement des contributions

Autour des 3 piliers de la stratégie régionale (infrastructure, services et promotion), une trame de thématiques plus spécifiques organisées autour du « système vélo » a été définie. C'est à partir de cette trame que chaque contribution a été lue, analysée et codifiée.

SYSTÈME VELO	Thématiques	Code	Détail du découpage par thématiques	libres de contributions / thématiques
INFRASTRUCTURE, STATIONNEMENT ET INTERMODALITÉ	Se déplacer sur des itinéraires sécurisés et adaptés	I		
		11	Points Noirs / Coupures	
		12	Réseau cyclable / Hiérarchisation / REV / Continuité cyclable	
		13	Aménagements cyclables ou autres / Desserte d'équipements (hors gare) / Aménagements des espaces publics	
		14	Véloroutes - aménagements touristiques / loisirs	
		15	Partage de la rue / Modération de la vitesse / Partage de la rue	
	Stationner son vélo (point A et point B ...) (hors Gare)	16	Entretien du réseau cyclable et suivi / Comptages sur les itinéraires / Exploiter et développer un réseau d'éco-compteur	
		17	Stationnements vélo sur espaces public ou autres (hors gare)	
		18	Stationnements vélo sécurisés (hors gare)	
		19	Stationnements vélo bâtiments régionaux	
	Se repérer dans la ville	20	Réseau de borne de recharge pour VAE	
		21	Jalonnement - panneau de direction - Signalétique temps vélo	
	Rabattement vélo en Gare et intermodalité (circulation et stationnement)	22	Itinéraires d'accès aux gares	
		23	Stationnement vélo en gare	
		24	Accessibilité vélo en gare	
		25	Embarquement des vélos dans les trains, RER, Métros, GPE...	
	Services VELOS	26	Intermodalité Hors Gare	
		S		
SERVICES VELOS	Disposer d'un vélo (location, prêt, aide à l'achat, etc...)	31	Vélo en Libre-Service, Location de vélo courte et longue durée, Service de mise à disposition de vélo	
		32	Essais / Prêt	
		33	Aide à l'achat de vélo électrique ou non, Kits d'équipement	
		34	Bourses d'échanges et de vente	
		35	Développement des vélocistes	
	Savoir utiliser un vélo	36	Vélo-écoles, Formation des cyclistes, Vélo-bus ou Bus Cyclistes, permis vélo (école élémentaire)	
		37	Réparation et entretien des vélos	
	Pôles de services vélo	38	Multiservices vélo, maison du vélo, Multiservices vélo en gare	
		39	Calculateur d'itinéraire Vélo, Cartographie information multimodale, Conseil en mobilité	
	Autres Services et innovants	40	Logistique	
		41	Autres services	
PROMOTION, SENSIBILISATION, GOUVERNANCE, ETC...	P	P		
		P1	Budget vélo (allocation d'un budget de 7% du budget transport)	

Figure 1 : Découpage par thématiques

Pour chaque contribution, toutes les thématiques qui y sont abordées sont marquées par le code correspondant. Le nombre total de codes sur l'ensemble des contributions est donc bien plus élevé que le nombre global de contributions.

Les pourcentages proposés dans la suite de la synthèse se lisent comme suit :

- le nombre de contributions qui évoque la thématique ;
- ou l'agrégation des thématiques sur l'ensemble des contributions reçues

→ Par exemple : si on dit qu'il y a un taux de retour de 50% sur une thématique, c'est que la moitié des contributions parle de cette thématique.

Ce qui permet de hiérarchiser les thématiques les plus souvent énoncées par les répondants de l'appel à contribution.

4/ Enseignements généraux autour des 3 axes de réponses

Le formulaire de contribution était composé de trois questions formulées autour des 3 piliers du futur Plan Vélo Régional (voir rapport CR 151-16 de juillet 2016) :

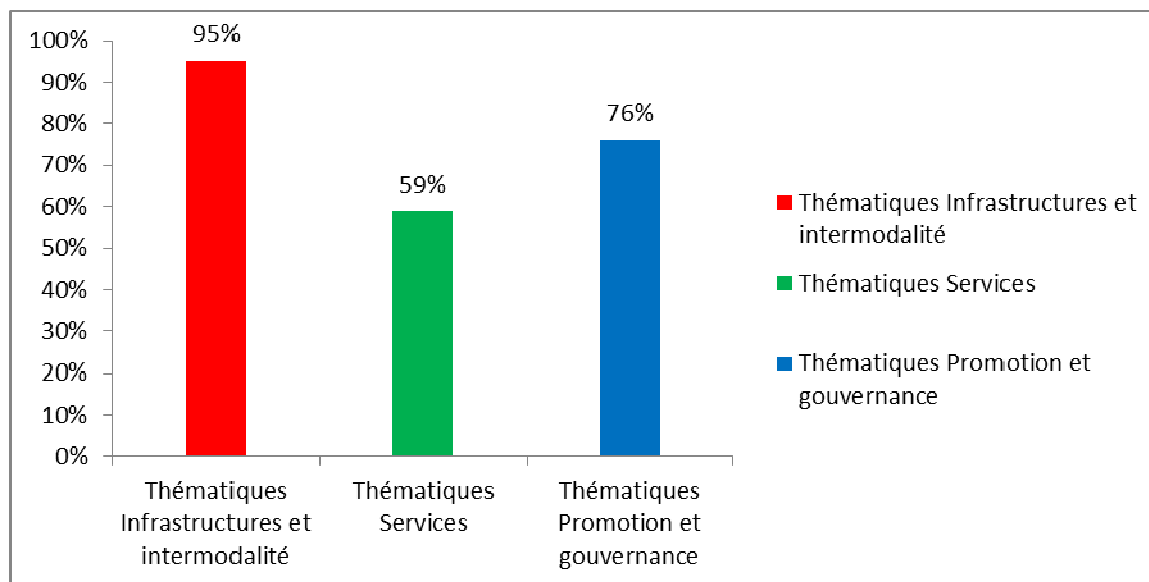
Question I/ Infrastructure, stationnement et intermodalité : Quels seraient les aménagements utiles pour favoriser l'intermodalité et/ou résorber les points noirs ?

Question II/ Services vélos : Quelles sont les services aux cyclistes que vous attendez et comment imaginez-vous qu'ils puissent être développés ?

Question III/ Promotion et gouvernance : Comment peut-on valoriser et promouvoir la pratique du vélo ? Quelle gouvernance peut-on imaginer pour coordonner les actions ?

Le traitement de l'ensemble des contributions sur ces trois axes montre clairement une attente très forte autour des thématiques du premier axe.

- En effet, **95% des réponses portent sur le volet infrastructure, stationnement et intermodalité** ;
- viennent ensuite des propositions sur l'axe 3 pour **76% des contributions sur la promotion et la gouvernance** ;
- Et enfin **les propositions sur les services mobilisent 59% des contributions.**



En analysant les réponses faites sur les trois questions et le lien avec chaque thématique, on comprend mieux que le sujet des infrastructures est en fait très présent dans l'ensemble des énoncés portant sur ces trois questions, ce qui renforce l'attente forte sur le sujet. Ainsi, on peut citer spécifiquement de multiples réponses du type : « *pour faire de la promotion, il faut commencer par réaliser des aménagements de qualité* ».

Pour de nombreux contributeurs, compléter et améliorer le réseau cyclable apparaît comme un préalable nécessaire à toute autre action qui viendrait en complément.

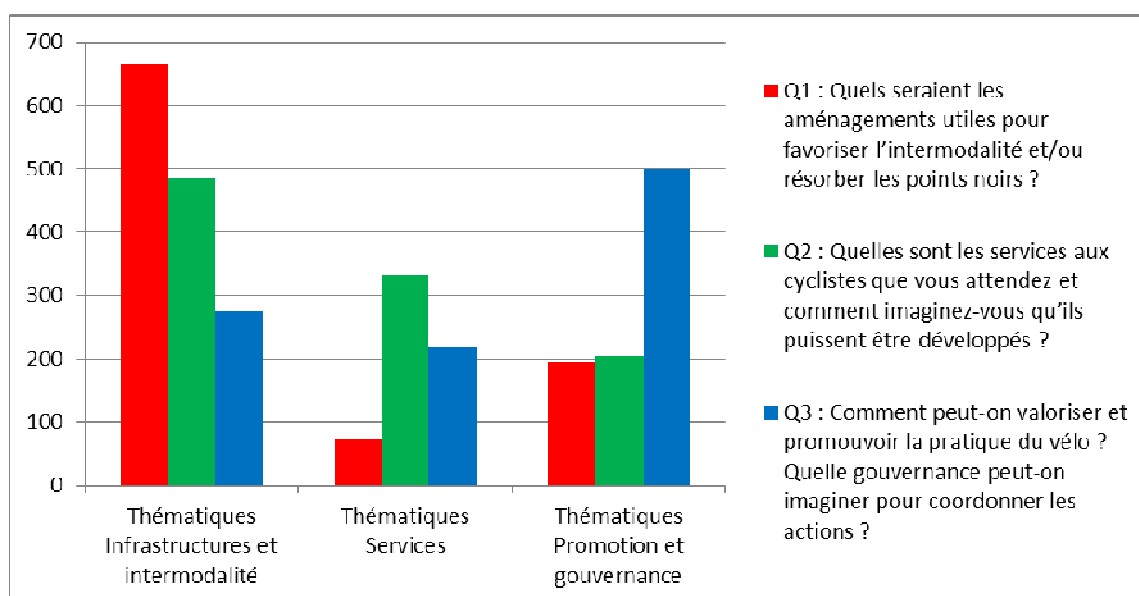
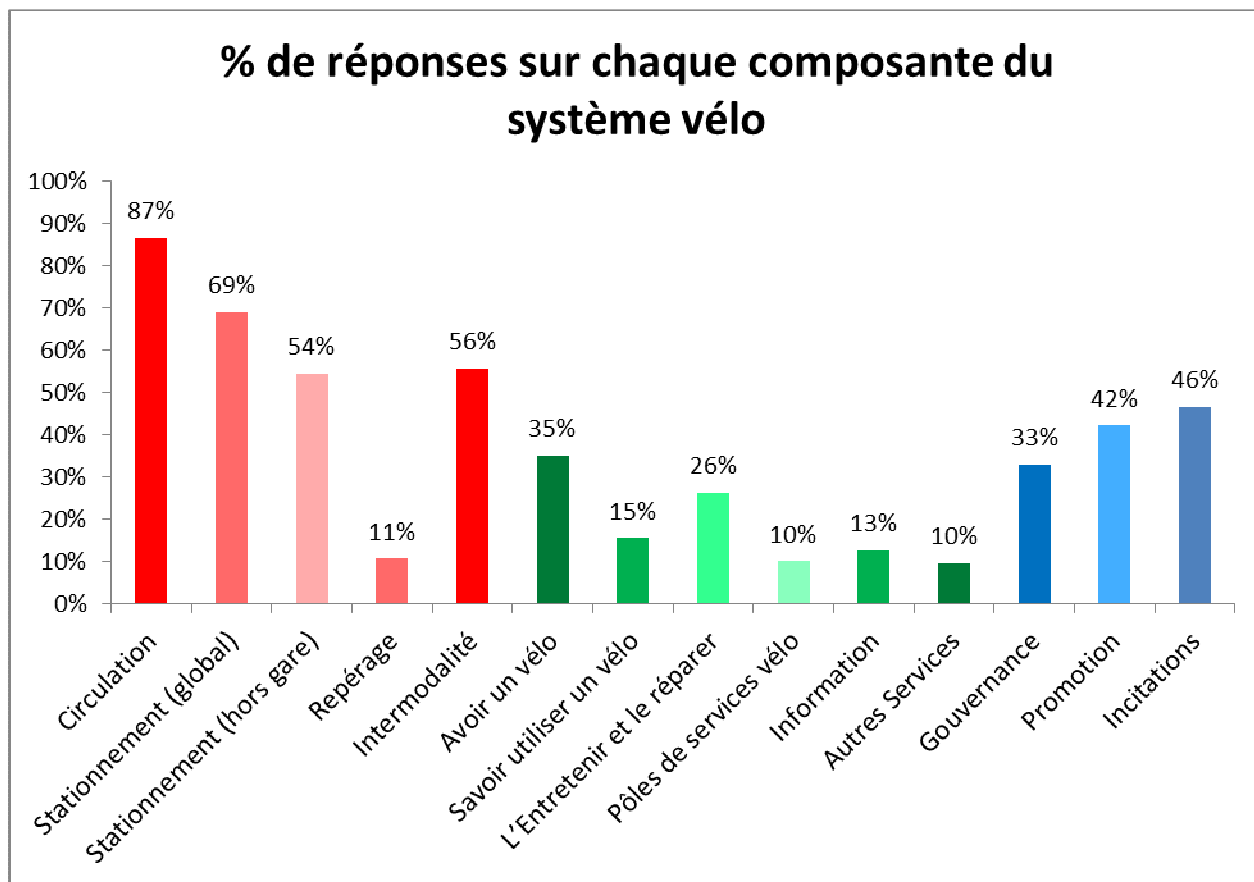


Figure 2 : répartition des thématiques des 3 axes en fonction des 3 questions posés

5/ Enseignements plus détaillés sur les différentes composantes du système vélo

Lorsque l'on regarde plus précisément aux sein des 3 axes, les thématiques qui ressortent le plus de l'attente des contributeurs se répartissent de la manière suivante :



- La plus forte attente des usagers porte sur tout ce qui à trait à la **circulation des vélos (aménagement)** avec **87 %** des contributions.

Une sous thématique majeure se dégage : la sécurisation et l'aménagement de la voirie (73%), suivie par la constitution d'un réseau cyclable continu (39%) et la question des coupures (19%), entre autres.

- La seconde attente des contributeurs s'articule autour de la question du **stationnement vélo** avec **69 %** des réponses.

Les sous-thématiques qui ressortent le plus sur ce thème, dans l'ordre d'importance sont : le stationnement vélo en gare (38%), le stationnement vélo sur l'espace public (33%) et le stationnement vélo sécurisé - hors gare (32%).

- La troisième thématique qui ressort le plus est la question de **l'intermodalité du vélo avec les autres mode de transport** et principalement les transports en commun (train, tramway et bus) avec **56 %** des contributions.

Les sous-thématiques qui se dégagent, dans l'ordre d'importance sont : le stationnement vélo en gare (cité précédemment - 38%) et l'embarquement des vélo dans les transports en commun ferrés (32%).

On note que les trois attentes principales des contributeurs portent toutes sur le premier axe du Plan Vélo **Infrastructure, stationnement et intermodalité**, qui constitue donc un sujet d'une importance majeure pour les usagers franciliens.

Derrière le peloton de tête, viennent les préoccupations ayant trait au 2^e pilier **Promotion et gouvernance** :

- avec une première thématique portant sur les **Incitations** pour **46%** des contributions

Les sous-thématiques qui ressortent le plus dans l'ordre d'importance sont : la réglementation (30%) et les incitations à la pratique (29%), entre autres ;

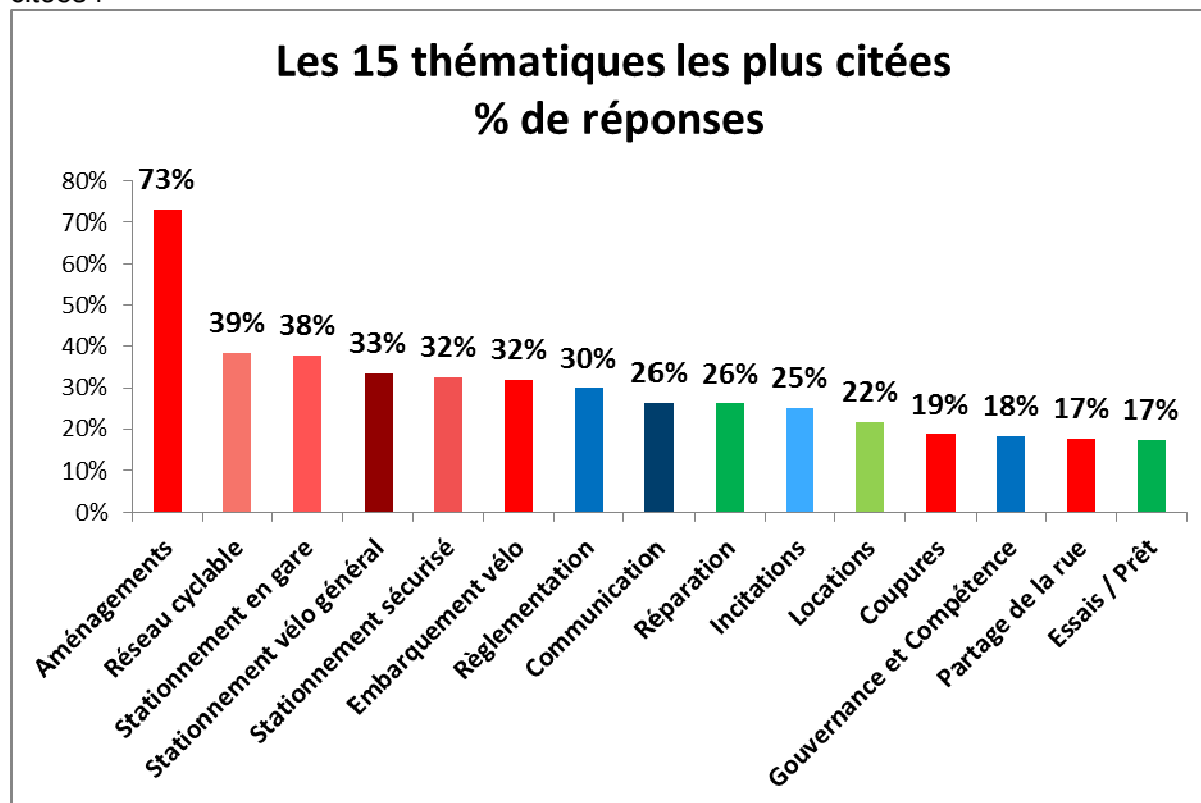
- puis, la thématique sur la **promotion du vélo** pour **42%** des contributions avec une sous-thématique principale portant sur la communication et la sensibilisation (36%).

Enfin, apparaissent les préoccupations ayant trait à l'axe **Services vélo**, avec comme principale thématique **« Disposer d'un vélo »** qui intéresse 35% des contributeurs.

Les sous-thématiques qui ressortent le plus dans l'ordre d'importance sont : La location (VLS ou LLD - 22 %) et les aides à l'achat (17 %), entre autres.

La seconde thématique sur l'axe Service vélo, est **« l'entretien et la réparation de vélo »** qui intéressent 26% des contributions.

En complément, voici un tableau qui classe par ordre d'importance les 15 sous-thématiques les plus citées :



Conclusions

Il ressort de l'analyse fine des contributions reçues que les préoccupations des Franciliens restent majoritairement axées sur les aménagements cyclables (73%), le stationnement (69%) et la continuité du réseau cyclable (39%).

Si l'on souhaite prendre en compte l'attente des contributeurs, il est donc essentiel d'intégrer dans le programme d'actions du nouveau Plan Vélo Régional un volet dédié à la poursuite des aménagements sur le réseau viaire, ainsi qu'au développement du stationnement vélo sous toutes ses formes. L'intermodalité semble également constituer un volet très attendu, qu'il s'agisse du stationnement vélo en gare ou de l'embarquement des vélos dans les transports en commun ferrés.

Ces enseignements viennent recouper les résultats émanant d'études d'experts ou d'observatoires, ainsi que les expériences menées sur d'autres territoires (benchmark), qui démontrent que les infrastructures et le stationnement vélo constituent deux piliers indispensables et un préalable à la mise en œuvre d'une politique vélo efficace.

Il est néanmoins intéressant de noter par ailleurs, le haut niveau d'attente des usagers concernant la réglementation, les incitations à la pratique (IKV...) et la communication.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 18 MAI 2017

PLAN VÉLO RÉGIONAL

Le conseil régional d'Île-de-France,

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des transports ;
- VU** Le Code de la route ;
- VU** La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 portant sur l'adoption du Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** La délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 relative à l'approbation du PDUIF ;
- VU** La délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au plan d'action régional en faveur de la mobilité durable et particulièrement son annexe 2 – dispositif « Déplacements à vélo en Île-de-France » ;
- VU** La délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 relative aux délégations d'attributions du Conseil régional à sa Commission permanente ;
- VU** La délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 relative à la mise en œuvre de la mesure « 100 000 stages pour les jeunes franciliens » ;
- VU** La délibération n° CR 114-16 du 16 juin 2016 portant sur l'adoption du Plan régional pour la qualité de l'air ;
- VU** La délibération n° CR 151-16 du 7 juillet 2016 portant approbation du lancement de l'élaboration du Plan Vélo régional ;
- VU** La délibération n° CR 217-54 du 9 mars 2017 relative à la mise en œuvre du plan régional « Anti-bouchon et pour changer la route » ;
- VU** la délibération n° CR 2017-51 du 09 mars 2017 relative à la mise en œuvre de la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ;
- VU** Le budget de la Région d'Île-de-France pour 2017 ;

Vu l'avis de la commission des transports ;

Vu l'avis de la commission des finances ;

Vu le rapport n°CR 2017-077 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article n°1 :

Adopte le dispositif relatif au soutien régional des projets cyclables, joint en annexe 1 à la présente délibération.

Adopte la convention type, jointe en annexe 3 à la présente délibération.

Article n°2 :

Délègue à la Commission permanente l'adaptation et l'approbation de la convention type jointe en annexe 3 à la présente délibération.

Article n°3 :

Approuve le principe de l'appel à projets cyclables, tel que présenté en annexe 2, et délègue à la Commission permanente l'approbation des modalités de sa mise en œuvre.

Article n°4 :

Abroge l'article 3 de la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 à compter du 31 mai 2018, en retenant une date limite de dépôt des dossiers (réceptionnés et déclarés complets) par le maître d'ouvrage au 31 octobre 2017.

Décide que les dossiers (réceptionnés et déclarés complets) déposés avant le 31 octobre 2017 pourront s'imputer au choix des bénéficiaires sur le dispositif mis en place par la délibération CR 37-14 du 19 juin 2014 ou sur celui mis en place au titre de la présente délibération, sans qu'en aucun cas les deux dispositifs ne puissent se cumuler.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

ANNEXE 1 : DISPOSITIF DE SOUTIEN REGIONAL AUX PROJETS CYCLABLES

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 bénéficier 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**
 - Aménagements cyclables : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - 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 ;
 - Apaisement de la circulation : opérations financées à hauteur de 30% maximum des dépenses subventionnables ;
 - Stationnement : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - Jalonnement : opérations financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - Suivi et évaluation : actions financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - Etude de faisabilité avant création d'un service vélo : financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables ;
 - 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

ANNEXE 2 : APPEL À PROJETS

UN APPEL À PROJETS POUR FAIRE BASCULER LES TERRITOIRES VERS LE VÉLO DU QUOTIDIEN :

En complément du dispositif de droit commun, il est proposé de **créer un appel à projets sur 3 ans** (mise en place en 2017, plan d'actions sur 2018-2020) **autour d'une ou plusieurs zones d'emplois et d'éducation, de quartiers de gares** pour développer la pratique cyclable en intégrant l'ensemble des besoins des usagers : maillage, stationnement, jalonnement, services, promotion ,etc., et l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, entreprises, enseignement supérieur, etc.)

Le Plan Vélo régional s'inscrit dans un principe d'efficacité et de performance de l'action publique. Il vise à prioriser l'action régionale en matière de développement de l'infrastructure cyclable régionale et de promotion des aménagements cyclables avec pour objectifs principaux :

- La performance des aménagements sur les liaisons à fort potentiel de trafic, avec enjeux de continuité totale de l'itinéraire et donc de résorption des coupures (niveau de desserte) ;
- L'identification, la valorisation et l'équipement de cette trame structurante, avec enjeux de garantie de confort, d'efficacité et de qualité de service pour les cyclistes (niveau de service) ;
- La continuité et le rabattement jusqu'aux principaux pôles générateurs - zones d'emplois et d'éducation, grands équipements, gares (niveau de maillage).

Face au constat d'un certain éparpillement des investissements sur le réseau ces dernières années, ayant permis essentiellement la réalisation des tronçons les plus faciles à réaliser, mais ne faisant pas système, **l'enjeu de la nouvelle stratégie régionale est d'arrêter l'effet de saupoudrage des investissements, afin de recentrer l'action publique en la ciblant sur l'achèvement des liaisons quotidiennement utilisées, pour faire véritablement basculer les territoires vers le vélo de tous les jours**. Il s'agit ainsi de valoriser les investissements déjà réalisés, d'améliorer la lisibilité, de faire émerger un réseau continu et équipé.

Un des objectifs du Plan Vélo régional est de cibler les territoires moteurs, de prioriser les actions les plus utiles et opérationnelles rapidement, afin de permettre la mise en œuvre de premières étapes de réalisation d'ici 2020, dans une optique réaliste et ambitieuse. Dans ce cadre, le budget régional dédié au vélo est revu mis en adéquation avec le coût d'investissement estimé pour permettre notamment de compléter les liaisons émergentes, traiter les coupures les plus prioritaires et renforcer l'offre de services.

L'ensemble du périmètre régional sera considéré avec la prise en compte des enjeux de desserte cyclable au niveau des **pôles de centralité**, hors agglomération centrale.

Ainsi, l'appel à projets ciblera les territoires les plus favorables au vélo et s'appuiera sur les initiatives existantes pour assurer la mobilisation des acteurs sur les actions jugées prioritaires et permettre l'émergence de premières réalisations rapides. Il s'agit également pour la Région de jouer pleinement son **rôle de chef de file** en favorisant la **constitution de réseaux d'acteurs** et en valorisant les **initiatives exemplaires**.

Les interlocuteurs seront les collectivités territoriales, les opérateurs de transport, les entreprises, les associations. Les initiatives collectives seront encouragées et devront être coordonnées par une collectivité publique.

Les modalités précises de mise en œuvre de cet appel à projets seront adoptées en commission permanente régionale, sur la base d'un règlement et d'un cahier des charges à destination des candidats.

Il est prévu dans le cadre de l'appel à projets que les bénéficiaires soient financés à hauteur de 50 % maximum des dépenses subventionnables, sur la base d'une assiette de subvention et d'un plafond subventionnable rehaussés par rapport au dispositif de droit commun. Ainsi, une **enveloppe globale de 2 millions d'euros** pourra être versée au bénéficiaire sur la base d'un plan d'actions d'ensemble (hors résorption de coupure cyclable).

La définition des différentes pièces de l'appel à projets et l'accompagnement des lauréats pourra se faire en collaboration avec les services de l'Etat (DRIEA, DIRIF,...), l'ADEME, le CEREMA et les différents services régionaux concernés.

ANNEXE 3 : CONVENTION DE FINANCEMENT TYPE

CONVENTION N°

Entre

La Région Île-de-France dont le siège est situé au 33, rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par sa présidente, Madame Valérie PECRESSE,
En vertu de la délibération N° CP16-213 du 12 juillet 2016,
ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

et

Le bénéficiaire dénommé :
dont le statut juridique est :
N° SIRET :
Code APE :
dont le siège social est situé au :
ayant pour représentant
ci-après dénommé « le bénéficiaire »

d'autre part,

PREAMBULE :

Le bénéficiaire a sollicité la Région afin d'obtenir son soutien financier au titre du dispositif « Plan Vélo régional » adopté par délibération de l'Assemblée délibérante n° CR.. du .. mai 2017.

L'attribution par la Région d'une subvention et son versement se font dans le respect des règles fixées par son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du Conseil Régional n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 22 janvier 2016, et des conditions suivantes.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par délibération N° CP... du ..., la Région Île-de-France a décidé de soutenir ... pour la réalisation de l'opération suivante dont le descriptif complet figure dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention : ... (référence dossier n°...).

Dans cet objectif, elle accorde au bénéficiaire une subvention correspondant à .. % de la dépense subventionnable dont le montant prévisionnel s'élève à ... €, soit un montant maximum de subvention de ... €.

Le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT et/ou TTC, est détaillé dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention.

ARTICLE 2 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

ARTICLE 2.1 : OBLIGATIONS RELATIVES AU PROJET SUBVENTIONNE

Le bénéficiaire s'engage à réaliser, à son initiative et sous sa responsabilité, les investissements dont le contenu est précisé dans l'annexe dénommée « fiche projet ».

Le bénéficiaire s'engage à respecter la réglementation nationale (Code de la route) et les préconisations du CEREMA en matière d'aménagement et de signalétique.

Le bénéficiaire s'engage à maintenir pendant une durée de 15 ans l'affectation des biens subventionnés à l'usage exclusif de l'activité : réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables, à en assurer la gestion et l'entretien.

À la livraison du bien subventionné, le bénéficiaire s'engage à fournir les informations dans un format compatible avec la base de données régionale concernant, en fonction de la nature de l'action : le tracé de l'opération, le positionnement des points de stationnement et services, des points de comptages.

Le bénéficiaire s'engage également à fournir chaque année à la Région le résultat des campagnes de suivi-évaluation menées sur son territoire et ayant bénéficié de crédits régionaux.

ARTICLE 2.2 : OBLIGATIONS RELATIVES AU RECRUTEMENT DE STAGIAIRE(S) OU ALTERNANT(S)

Nota : ne concerne pas les collectivités bénéficiaires d'une convention globale annuelle fixant les modalités spécifiques d'application de la délibération CR 08-16 du 18 février 2016

Le bénéficiaire s'engage à recruter ... stagiaire(s) ou alternant(s) pour une période minimale de deux mois.

Le bénéficiaire saisit cette ou ces offre(s) de stage(s) ou de contrat(s) de travail (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) découlant de cette obligation sur la Plateforme des Aides Régionales selon les modalités qui lui sont communiquées par la Région.

ARTICLE 2.3 : OBLIGATIONS RELATIVES À LA CHARTE REGIONALE DES VALEURS DE LA REPUBLIQUE ET DE LA LAICITE

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 2.4 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET COMPTABLES

Le bénéficiaire s'engage à :

Informar la Région dans les deux mois de la survenance de l'évènement, par écrit et documents à l'appui, de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire.

Informar la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

Informar la Région par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention.

Informar la Région des différentes phases de recrutement des stagiaires et alternants et de toutes difficultés qu'il pourrait rencontrer (absence de candidat, etc.) dans leur déroulement.

Conserver pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives.

Faciliter tout contrôle par la Région, ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné.

ARTICLE 2.5 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la Région Île-de-France, le bénéficiaire s'engage à faire apparaître la contribution régionale pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention.

L'information relative à ce soutien prend la forme de la mention « action financée par la Région Île-de-France » et de l'apposition du logo régional, conformément à la charte graphique régionale. Le logo régional devra notamment figurer sur tous les dispositifs de stationnement et les panneaux de jalonnement financés par la Région.

Le bénéficiaire autorise à titre gracieux la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers...) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Dans la mesure où le taux d'intervention financière de la Région est égal ou dépasse 50 % du budget total de l'opération, la taille du logotype régional est proportionnellement supérieure à celle des autres co-financeurs.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

ARTICLE 3 : DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 3.1 : CADUCITE

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale de demande de versement, la subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

ARTICLE 3.2 : MODALITES DE VERSEMENT

Le versement de la subvention régionale est effectué sur demande du bénéficiaire. Chaque demande de versement de subvention est complétée, datée et signée par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée. Elle est revêtue du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

ARTICLE 3.2.1 : VERSEMENT D'ACOMPTES

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux de la subvention, et dans la limite de 80 % du montant total de la subvention prévisionnelle.

Dans le cas d'une demande d'acompte, un état récapitulatif des dépenses doit impérativement être produit. Il précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Le cumul des acomptes ne peut excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

ARTICLE 3.2.2 : VERSEMENT DU SOLDE

La subvention ne peut être versée en totalité qu'après justification par le bénéficiaire de l'achèvement et du paiement complet de l'opération subventionnée, ou de la tranche d'opération si l'opération s'exécute par tranche, ainsi que la production de la déclaration d'achèvement des travaux conforme au plan d'ouvrage exécuté et annexé.

Pour les personnes morales de droit public, le versement du solde est subordonné à la production d'un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire, revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant du cachet de l'organisme, doit comporter en outre la signature du comptable public qui certifie la prise en charge des dépenses dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. **Il est assorti d'un compte-rendu d'exécution qui détaillera notamment les modalités de mise**

en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité. Le versement du solde est également subordonné à la production de 1 justificatif(s) de recrutement conformément au nombre de stagiaire(s) ou alternant(s) mentionné à l'article 2.2 de la présente convention (convention de stage signée, contrat de travail signé).

Le comptable assignataire est le Directeur Régional des Finances Publiques d'Île-de-France et du Département de Paris.

ARTICLE 3.3 : REVISION DU MONTANT SUBVENTIONNE

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention régionale attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux indiqué à l'article 1 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement à la Région en cas de trop perçu.

ARTICLE 3.4 : ELIGIBILITE DES DEPENSES SUBVENTIONNABLES

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter du ... et jusqu'à la date de la demande de versement du solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

ARTICLE 4 : DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de la date d'attribution par l'assemblée régionale de la subvention au bénéficiaire, à savoir le

Elle prend fin lors du versement du solde de la subvention régionale ou à défaut en cas d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

ARTICLE 5 : RESILIATION DE LA CONVENTION

La Région peut prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations par le bénéficiaire de l'aide régionale. Dans ce cas, la Région adresse au bénéficiaire une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse au bénéficiaire la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par la Région.

ARTICLE 6 : RESTITUTION DE LA SUBVENTION

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de tout ou partie de la subvention versée au regard de la qualité des actions réalisées.

Si la résiliation repose sur l'hypothèse du non-respect de l'affectation des biens subventionnés ou d'un changement de propriétaire tel que prévu à l'article 2 de la présente convention, cette résiliation implique la restitution d'une partie de la subvention versée par la Région, restitution calculée de la façon suivante :

Subvention restituée = subvention versée x ((durée de la convention – durée d'affectation des biens subventionnés réalisée conformément à la convention) / durée de la convention)

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas de non-respect des obligations relatives au recrutement de stagiaires ou alternants.

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas de manquement avéré au respect de la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la subvention, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné et le cas échéant, sur sa demande, ses observations orales dans un délai de quinze jours.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 7 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la convention fait l'objet d'un avenant dont la signature est autorisée par l'assemblée délibérante régionale.

ARTICLE 8 : PIÈCES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite et l'annexe dénommée « fiche projet » adoptée par délibération N° CP...du ...

Fait à Paris en 2 exemplaires originaux

Le

La présidente
du conseil régional d'Île-de-France

Le

Le bénéficiaire
...