

Rapport pour le conseil régional
JUN 2014

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

**RAPPORT CADRE POUR L'ACTUALISATION DU PLAN D'ACTION
REGIONAL EN FAVEUR DE LA MOBILITE DURABLE**

Sommaire

SOMMAIRE.....	3
EXPOSE DES MOTIFS.....	4
1. ADAPTER LE PRMD AUX EVOLUTIONS DEFINITIVES DU PDUIF ET DU SDRIF	4
1.1 Le PRMD	4
1.2 PREMIER BILAN DU PRMD	5
1.3 DES AJUSTEMENTS NECESSAIRES.....	5
2. LE PLAN D'ACTION REGIONAL POUR LA MOBILITE DURABLE 2014.....	6
2.1 CONTENU DU PLAN D'ACTION.....	6
2.2 LA GOUVERNANCE ET L'EVALUATION.....	7
3. SYNTHESE DES POLITIQUES REGIONALES EN FAVEUR DE LA MOBILITE DURABLE	8
3.1. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR D'UN PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS..	8
3.2. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS A VELO EN ÎLE-DE-FRANCE.....	10
3.3. POLITIQUE EN FAVEUR DES GRANDS POLES DE CORRESPONDANCE (POLES PDUIF DE NIVEAU 1).....	11
3.4. POLITIQUE REGIONALE D'ECOMOBILITES.....	11
3.5. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'ACTION TERRITORIALE	12
3.6. POLITIQUE REGIONALE DE SECURITE ROUTIERE	13
3.7. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE LA RESORPTION DES NUISANCES SONORES – ENVIRONNEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERREES.....	13
3.8. POLITIQUE EN FAVEUR D'UN AMENAGEMENT ET D'UNE GESTION DURABLES DE LA ROUTE	14
3.9. POLITIQUE REGIONALE DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE	14
3.10. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'INNOVATION ET DES ACTIONS PILOTES	15
3.11. PARTICIPATION REGIONALE AU FINANCEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU RESEAU FERRE D'ÎLE-DE- FRANCE	16
3.12. DEPLOIEMENT DES CHARTES AMENAGEMENT-TRANSPORT AUTOUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF...	16
3.13. POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX VEHICULES URBAINS (NVU).....	17
ANNEXES AU RAPPORT	19
PROJET DE DELIBERATION	20
ANNEXES A LA DELIBERATION	25
ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS	26
ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : POLITIQUE VELO.....	36
ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : LES GRANDS POLES DE CORRESPONDANCE DU PDUIF	51
ANNEXE 4 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE D'ECOMOBILITES.....	56
ANNEXE 5 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'ACTION TERRITORIALE	64
ANNEXE 6 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE DE SECURITE ROUTIERE	67
ANNEXE 7 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE LA RESORPTION DES NUISANCES SONORES-ENVIRONNEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERREES.....	73
ANNEXE 8 A LA DELIBERATION : POLITIQUE EN FAVEUR D'UN AMENAGEMENT ET D'UNE GESTION DURABLES DE LA ROUTE	80
ANNEXE 9 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE	85
ANNEXE 10 A LA DELIBERATION : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'INNOVATION ET DES ACTIONS PILOTES	96
ANNEXE 11 A LA DELIBERATION : CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT SUR L'EUROVELO-ROUTE N°3.....	99

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet de présenter un ajustement du Plan Régional en faveur de la mobilité durable, consécutif à l'adoption définitive du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Rappel du contexte

La Région est l'un des principaux acteurs de la mobilité en Île-de-France ; à ce titre, elle est pleinement associée à la mise en œuvre et à l'évaluation du PDUIF, outil de coordination des politiques publiques en matière de déplacements à l'échelle du territoire régional.

Ainsi, dès l'arrêt, en Février 2012, du PDUIF élaboré par le STIF, la Région avait manifesté sa volonté de participer activement à sa mise en œuvre, au-delà de la compétence que lui confère la loi pour approuver le document. Pour répondre aux attentes de ses partenaires, la Région avait souhaité définir rapidement des dispositifs d'intervention concrets, lui permettant de soutenir les territoires dans la mise en œuvre d'actions essentielles du PDUIF.

Pour leur donner plus de visibilité, la Région avait décidé de regrouper ces dispositifs dans un document unique : le Plan Régional pour une Mobilité durable (PRMD).

La mise au vote de l'approbation définitive du PDUIF après enquête publique est l'occasion de revisiter le PRMD afin de l'ajuster en fonction des modifications apportées au PDUIF et à la lumière des retours d'expérience sur ses deux premières années de mise en œuvre.

1. Adapter le PRMD aux évolutions définitives du PDUIF et du SDRIF

1.1 Le PRMD

Le PRMD rassemble ainsi 12 politiques cadre permettant de couvrir les thématiques abordées dans les 9 défis du PDUIF :

- Politique régionale en faveur d'un partage multimodal de la voirie en accompagnement des transports collectifs
- Politique régionale en faveur des déplacements à vélo en Île-de-France
- Politique en faveur des grands pôles de correspondance (pôles PDUIF de niveau 1)
- Politique régionale d'écomobilités
- Politique régionale en faveur de l'action territoriale
- Politique régionale de sécurité routière
- Politique régionale en faveur de la résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées
- Politique en faveur d'un aménagement et d'une gestion durables de la route
- Politique régionale du fret et de la logistique
- Politique régionale en faveur de l'innovation et des actions pilotes
- Participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France
- Déploiement des chartes aménagement-transport autour des infrastructures de transport collectif

L'élaboration de ces 12 politiques a été guidée par 3 grands principes qui structurent le PRMD :

- **Améliorer la lisibilité** des interventions en décroisant la quasi-totalité des financements entre le STIF et la Région.
- **Simplifier les règles**, notamment en harmonisant les taux de financements.
- **Assurer une maîtrise des dépenses de la Région**, en limitant l'augmentation des charges prévisionnelles et en privilégiant les redéploiements vers les nouvelles priorités, ce qui suppose que la Région, en contrepartie, se retire de certaines politiques qui ne relèvent pas directement de ses compétences.

1.2 Premier bilan du PRMD

Les premiers mois de mise en œuvre de ces politiques ont permis de tirer un bilan à la fois quantitatif et qualitatif.

Il apparaît ainsi que la montée en charge sur les nouveaux dispositifs s'est faite progressivement, légèrement moins vite que prévue, traduisant le besoin d'informer et d'accompagner les territoires pour l'appropriation de ces nouveaux enjeux. Mais pour les dispositifs préexistants, le rythme d'instruction s'est maintenu, confirmant l'intérêt des soutiens régionaux.

L'analyse de la mise en œuvre politique par politique a permis de mieux comprendre certaines difficultés rencontrées dans la mise en œuvre :

- complexité des conditions d'instruction liées à l'interprétation des libellés et à la multiplicité des partenaires mobilisés dans la chaîne d'instruction ;
- difficultés pour les maîtres d'ouvrage de mobiliser les montants restants à leur charge ;
- communication insuffisante ou disparate sur les dispositifs existants ;
- une approche transversale des dossiers au sein des services régionaux à structurer.

1.3 Des ajustements nécessaires

Pourquoi ?

Depuis Février 2012, la Région a poursuivi la procédure de révision du PDUIF en procédant à une large concertation s'appuyant sur la consultation de presque 1600 personnes publiques associées (PPA) et sur l'organisation d'une enquête publique en Avril – Mai 2013. L'ensemble des remarques émises au cours de cette consultation ainsi que le rapport de la commission d'enquête qui en résulte a fait ressortir des demandes de modifications ou de compléments à apporter au PDUIF en vue de son approbation finale.

En parallèle, la Région a également finalisé la révision du SDRIF, adopté en Conseil Régional le 18 octobre 2013 puis validé en Conseil d'Etat le 27 Décembre 2013.

Dans le respect de l'obligation de compatibilité du PDUIF avec le SDRIF en vigueur, il a été nécessaire d'adapter ou de compléter le PDUIF pour tenir compte des projets définitivement retenus dans le SDRIF.

Ces actualisations du PDUIF ont permis de préciser ou de compléter certaines actions ou défis. C'est ainsi par exemple que l'action ENV1 du chapitre 4, relative au développement des nouveaux véhicules, a été reprise pour intégrer les demandes de la commission d'enquête en matière de véhicules propres.

Par ailleurs, à partir du bilan réalisé sur les deux premières années de mise en œuvre du PRMD, des leviers ont été identifiés pour faciliter et renforcer les interventions régionales.

Enfin, la Région a eu l'occasion de compléter son PRMD par l'adoption en Février 2014 d'un treizième dispositif en faveur du développement des Nouveaux Véhicules Urbains (NVU).

Ainsi, tout en conservant les principes qui ont prévalu à l'élaboration du PRMD, le présent rapport propose l'ajustement des politiques cadres afin de les adapter aux évolutions du PDUIF et du SDRIF intervenues suite à la concertation et aux enquêtes publiques.

Dans un souci d'exemplarité, la Région, en tant que chef de file des politiques de déplacements tous modes à l'échelle de l'ensemble du territoire francilien, souhaite être en capacité de mettre en œuvre, dès l'approbation définitive du PDUIF, une politique de mobilité conforme aux nouvelles exigences du PDUIF et du SDRIF.

Comment ?

Afin de conserver la logique du PRMD initial tout en confirmant la complémentarité avec les contractualisations en cours, trois enjeux ont guidé les modifications proposées :

- s'adapter au mieux aux besoins des acteurs dans un souci d'efficacité et de pragmatisme ;
- compléter les contractualisations pour garantir la cohérence et la complémentarité des interventions régionales. En effet, les actions du PDUIF doivent permettre de répondre à court terme aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises. De ce fait, elles reprennent et complètent les grands projets contractualisés à travers des contrats et des plans d'action majeurs déjà amplement débattus au Conseil Régional : plan de mobilisation, CPER, CPRD, protocole d'accord Etat-Région du 20 juin 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ;
- maîtriser la dépense régionale. Ainsi cette actualisation se fait à périmètre budgétaire constant, et porte donc toujours sur un investissement global de l'ordre de 3MM€ sur la durée du PDUIF (10 ans).

2. Le plan d'action régional pour la mobilité durable 2014

2.1 Contenu du plan d'action

En matière de partage multimodal de la voirie, la Région réaffirme sa volonté d'œuvrer pour renforcer le partage de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière. Elle recentre ainsi ses ambitions en matière de TCSP sur les projets identifiés au SDRIF et renforce son intervention en faveur de la circulation des Nouveaux Véhicules Urbain (NVU), du covoiturage et de l'autopartage.

En matière d'action territoriale, la Région confirme son intervention en faveur d'une stratégie territoriale de mobilité déclinant les objectifs du PDUIF. Elle se dote ainsi d'une vision sur les enjeux et objectifs de mobilité par territoire dans le cadre de l'élaboration des PLD et oriente les acteurs vers les dispositifs régionaux pertinents.

En matière d'innovation, la Région entend soutenir les initiatives permettant de tester sur un territoire un produit, un service ou process innovant en matière de mobilité durable.

En matière de vélo, la Région renforce son action sur le développement des services. Elle pose également de nouvelles exigences en matière de réalisation et d'entretien des infrastructures.

En matière de sécurité routière, la Région simplifie ses dispositifs pour rendre son action plus lisible et poursuit ses engagements dans la sécurisation des passages à niveau.

En matière de fret, la Région répond aux demandes d'optimisation des flux logistiques notamment en milieu urbain à travers trois types d'intervention : le foncier, la performance des chaînes logistiques, le report modal.

En matière d'écomobilité, la Région entend poursuivre et renforcer son action en direction des nouveaux comportements et des nouvelles pratiques en favorisant la complémentarité des nouveaux services de mobilité avec les autres dispositifs.

En matière de bruit lié aux infrastructures, la Région élargit son action à la résorption des coupures urbaines pour le réseau routier et, pour le réseau ferré, aux opérations de « points gris » identifiées au cas par cas en complément de la résorption des points noirs.

En matière de soutien au développement de nouveaux véhicules urbains (NVU), la Région s'est engagée dans le cadre d'une nouvelle politique adoptée le 13 février 2014 visant à encourager la mutation technologique du parc existant et à développer les services partagés et mutualisés de NVU.

Enfin, en matière de développement des pôles de correspondance, de soutien à la mise en accessibilité des réseaux de transports, de déploiement des chartes aménagement/transport ainsi qu'en matière de route durable, la Région réaffirme ses engagements et poursuit ses politiques votées en 2012.

De plus, après avoir activement soutenu la mise en œuvre du Plan Espoir Banlieues depuis 2008 la Région souhaite poursuivre son implication en faveur d'une meilleure équité sociale et territoriale et confirme son soutien aux actions relevant des quartiers prioritaires ou placés en dispositif de veille active.

2.2 La gouvernance et l'évaluation

Dans le cadre de sa politique de certification, la Région se doit de disposer d'outils d'évaluation de son intervention et de ses politiques permettant d'en dresser le bilan et d'en contrôler l'efficacité au regard des objectifs qu'elle s'est fixée.

De plus, en tant qu'instance participant aux côtés du STIF à la gouvernance du PDUIF, la Région a vocation à renseigner les indicateurs de suivi du PDUIF, en contribuant aux travaux de l'OMNIL et du CerLog (Centre d'échanges et ressources sur la Logistique).

Pour ce faire, un outil de suivi et de reporting des actions du PRMD est en cours de déploiement. Cet outil, intitulé VISIAU PRMD, est actuellement développé en partenariat avec l'IAU. Il a déjà été testé sur trois dispositifs (Vélo, Ecomobilité et Partage multimodal de la voirie), et devra faire l'objet d'une généralisation aux autres politiques inscrites au PRMD.

Afin d'assurer la bonne mise en œuvre du PRMD, la Commission "Transports et Mobilités" est en charge du suivi et de l'évaluation de ces politiques. Un rapport d'évaluation à mi-parcours puis à l'horizon du PDUIF en 2020 pourront ainsi être présentés. Ces rapports s'appuieront sur l'outil VISIAU PRMD.

Zoom : l'outil VISIAU PRMD

L'outil Visiau est un outil de cartographie interactive (technologie MapServer) dont le maître d'ouvrage est l'IAU. L'outil permet de visualiser les données géographiques sur internet et d'accéder ainsi à toute l'information territorialisée correspondante. Cet outil est divisé par thématiques (Transport, Economie, Aménagement, Sport, Habitat/Logement/Population, Risques, Santé, etc...).

Visiau est un outil de consultation qui peut être alimenté par plusieurs bases de données, selon les besoins : géographiques mais aussi financières. Il peut ainsi également restituer ces données sous forme de tableau de bord.

Testé sur trois politiques, le projet VISIAU PRMD consiste à alimenter les bases de données du VISIAU pour obtenir pour chaque politique un suivi à la fois financier, physique et territorial, organisé sous forme de productions cartographiques, graphiques et statistiques.

Par ailleurs, la Région poursuivra son étroite collaboration avec les départements et l'Etat, notamment à travers les diverses contractualisations évoquées ci-dessus.

Enfin, les associations intervenant dans le champ des mobilités, outre leur participation aux Assises annuelles de la mobilité organisées par le STIF et la Région, seront conviées à des réunions dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du plan d'action régional et participeront à son évaluation.

3. Synthèse des politiques régionales en faveur de la mobilité durable

Pour chaque politique, la synthèse présente les ajustements proposés par rapport à la version de 2012 puis une vision consolidée des modalités d'intervention retenues.

3.1. Politique régionale en faveur d'un partage multimodal de la voirie en faveur des transports collectifs

3.1.1. Principaux ajustements proposés

Les projets aujourd'hui en cours de réflexion ou d'étude accordent une place de plus en plus importante à l'articulation avec les projets urbains, à la coordination entre les projets de transports (intermodalité) et à l'intégration d'un traitement de l'espace public de façade à façade. La Région les accompagne principalement au travers de contractualisations.

Sur la base de ses compétences propres, la Région a identifié dans le SDRIF, le PDUIF et les contractualisations des liaisons prioritaires et structurantes de type TCSP, qui ont vocation à se réaliser rapidement (voir les cartes en annexe n°1 à la délibération : une carte

des TCSP et une carte relative aux voies réservées multimodales sur voies structurantes d'agglomération).

Sur ces axes, la Région souhaite renforcer le partage de la voirie en faveur des transports collectifs et plus généralement des modes alternatifs à la voiture particulière. La Région souhaite également promouvoir un réseau de voies réservées aux modes alternatifs à la voiture, et en particulier aux bus express, sur les autoroutes et voies rapides franciliennes

3.1.2. Modalités d'intervention retenues

La nouvelle politique régionale se décline en deux dispositifs.

Dispositif 1

Il répond à trois objectifs :

1- Accompagner le développement des transports en commun en renforçant le partage modal de l'espace public.

En milieu urbain, la fonctionnalité principale des projets sur voirie, reportés sur la carte 1 (annexe 1 à la délibération), est le transport collectif. Ils répondent à un besoin d'amélioration des déplacements et de qualité urbaine (rue versus route), par un traitement de façade à façade.

Pour les projets faisant l'objet d'une création de voirie, la Région ne subventionnera que la partie destinée aux transports en commun et aux voies cyclables.

2- Restaurer l'urbanité et favoriser la continuité territoriale par les transports collectifs

La Région aidera les projets visant à désenclaver un territoire et rétablir les fonctionnalités urbaines par les transports collectifs. Le financement cible le transport par câble et les points durs majeurs de circulation des bus.

3- Améliorer significativement la desserte d'un territoire

Les projets stratégiques et structurants permettant d'améliorer significativement la desserte d'un territoire y compris par des aménagements de voirie discontinus seront éligibles aux aides régionales. Ils devront s'inscrire dans une logique de réseau et être identifiés dans les études de secteur réalisés par le STIF.

Dispositif 2

Il soutient les projets de création de voies bus et de partage multimodal sur le réseau magistral francilien, autoroutes et voies rapides, qui a vocation à faciliter les liaisons rapides de pôle à pôle par l'optimisation de l'utilisation du réseau magistral (composé des voies autoroutières et des routes nationales et du boulevard périphérique). L'annexe 1 à la présente délibération intègre la liste des itinéraires éligibles prioritairement à l'aide régionale.

L'objectif de la Région est de préfigurer ainsi un réseau régional de bus express empruntant à terme le réseau magistral et maillé avec le réseau lourd de transport collectif.

Sur ces deux dispositifs, la Région souhaite privilégier une **maîtrise d'ouvrage unique des travaux** afin de limiter les problématiques liées à la multiplicité des maîtrises d'ouvrage, ou que soit établie une convention de coordination des maîtrises d'ouvrage.

3.2. Politique régionale en faveur des déplacements à vélo en Île-de-France

3.2.1. Principaux ajustements proposés

Afin de renforcer et d'améliorer ses interventions, la Région a clarifié la priorisation de ses objectifs et de ses modalités d'intervention.

Les nouvelles dispositions s'articulent ainsi autour des axes suivants :

- la poursuite de la réalisation du maillage cyclable structurant d'échelle régionale en priorisant l'intervention régionale afin de supprimer les discontinuités principales et d'offrir un niveau de service de qualité aux usagers.
- l'exemplarité régionale autour et dans ses propres équipements
- la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes et voies vertes,
- l'intégration systématique du mode cyclable dans les grands projets d'infrastructures de déplacements dont la Région est pilote et partenaire
- le développement de services et de la communication envers le réseau des acteurs et le grand public.

La Région souhaite également intégrer dans sa politique régionale une notion d'exigence en matière de réalisation et d'entretien. Pour ce faire, des contrôles des aménagements subventionnés par la Région seront mis en œuvre et la notion de qualité de service sera développée. Ces nouvelles exigences seront concrétisées dans des conventions de financement.

Enfin, la qualité des aménagements sera reportée sur la cartographie numérique du réseau cyclable d'Île-de-France éditée par la Région via les critères de cyclabilité.

3.2.2. Modalités d'intervention retenues

Ces ambitions renouvelées se traduisent dans les 3 dispositifs :

- Soutien aux projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et équipements cyclables :
 - compléter le réseau cyclable à travers les aménagements d'itinéraires structurants et de rabattements vers les réseaux de transport et les équipements régionaux ;
 - accompagner la mise en place de plans globaux de stationnement (à l'échelle de la ville, de l'intercommunalité, ou encore d'un projet de transport structurant) ;
 - jalonner l'espace public afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables dans une logique de hiérarchisation des itinéraires ;
 - généraliser le partage de la rue par la mise en œuvre de plans globaux de mise en zone 30 ;
 - développer la perméabilité cyclable des territoires urbains (mise à double sens cyclable).
- Réaliser un réseau vélo de loisirs, de tourisme durable et de véloroutes à l'échelle de la Région
 - Soutenir les projets relatifs à la réalisation de schéma véloroutes et voies vertes. A ce titre, la Région s'est positionnée comme Chef de file de l'EuroVelo 3 pour coordonner les différents partenaires ; elle s'appuie sur un comité de pilotage et sur des comités d'itinéraires. L'ensemble de la

- démarche de partenariat sera encadré par la convention présentée dans le présent rapport pour approbation
- Soutenir les projets d'aménagements cyclables relatifs à la desserte des équipements régionaux, notamment les bases de loisirs et de plein air, et ceux contribuant à la trame verte et bleue du SRCE.
 - Soutenir la mise en œuvre d'un volet services et communication autour du vélo
 - Mise en réseau des projets de points de réparation / entretien afin d'assurer une couverture territoriale en adéquation avec les besoins
 - participation à des événements de dimension régionale autour du vélo mettant en avant la pratique du vélo (Convergence et Fête du vélo) et organiser de manière régulière le comité vélo régional dont l'objectif est de réunir l'ensemble des acteurs partenaires en Ile de France (collectivités, institutions diverses, entreprises, bureaux d'études, associations d'usagers) afin de partager les informations, les retours d'expérience et diffuser les bonnes pratiques.
 - mise à jour annuelle des cartes associées à la politique vélo régionale en intégrant le schéma régional des véloroutes et voies vertes (Véloscénie + EV 3) et diffusion auprès du grand public (site et édition papier).
 - participation aux démarches régionales d'open data en vue de faire évoluer les comportements et de faire de l'usager un partenaire des acteurs de la politique vélo:.

3.3. Politique en faveur des grands pôles de correspondance (pôles PDUIF de niveau 1)

3.3.1. Principaux ajustements proposés

La liste des pôles est actualisée pour tenir compte de l'avancement des travaux.

3.3.2. Modalités d'intervention retenues

La liste des pôles a été actualisée pour tenir compte de l'avancement des travaux réalisés. Les modalités de mise en œuvre de ce dispositif ne font pas l'objet de modifications.

Pour mémoire, la Région intervient sur les « grands pôles de correspondance » (pôles de niveau 1 du PDUIF) en complément des dispositifs existants (schéma directeurs des parcs relais, des gares routières...). Elle vise, à travers ce dispositif, à regrouper l'ensemble de ses contributions sous la thématique du réaménagement des pôles. Une programmation a ainsi été définie, avec l'ambition de proposer une approche opérationnelle dont les résultats doivent être visibles à court/moyen terme par les usagers.

3.4. Politique régionale d'écomobilités

3.4.1. Principaux ajustements proposés

La Région souhaite renforcer son action sur les changements de comportements et les nouvelles pratiques de mobilité, en favorisant la complémentarité du dispositif « nouveaux services de mobilité » avec les autres dispositifs existants.

Les modalités du soutien aux plans de déplacements dans les collèges et les lycées sont assouplies pour favoriser l'émergence d'actions d'écomobilités auprès des jeunes et renforcer l'exemplarité régionale.

Les territoires en politique de la ville feront l'objet d'une attention particulière.

3.4.2. Modalités d'intervention retenues

Les 3 dispositifs sont maintenus :

- Soutien aux études et à la mise en œuvre des actions des plans de déplacements scolaires (dans les collèges, lycées et universités) et des plans de déplacements inter entreprises, notamment dans le cadre de projets de requalification de zones d'activités ;
- Soutien au développement du conseil en mobilité en Île-de-France par l'aide à la création de postes de chargés de mission mobilité et au développement des agences locales de mobilité ;
- Soutien au développement des nouveaux services à la mobilité, portant notamment sur la création d'aires de covoiturage, sur les nouveaux modes d'organisation du travail ayant des effets induits sur les conditions de déplacement, et sur les nouveaux services aux usagers.

La Région poursuivra également son accompagnement à la conception et au déploiement d'outils régionaux ainsi que sa participation à des actions d'animation, de communication, et d'événementiels.

3.5. Politique régionale en faveur de l'action territoriale

3.5.1. Principaux ajustements proposés

Au-delà du soutien financier qu'elle peut apporter aux territoires, la Région, sollicitée pour avis dans le processus d'élaboration des PLD, entend jouer pleinement son rôle d'appui aux collectivités dans ces démarches. Dans ce but, elle souhaite recentrer son action sur la phase d'élaboration des PLD (programmes d'actions aidés via autres actions du PRMD), afin de promouvoir la déclinaison des objectifs régionaux dans la planification locale, en particulier ceux du SDRIF et du PDUIF.

Dans son volet desserte territoriale, la Région souhaite recentrer ses interventions sur la desserte des établissements d'enseignement à vocation régionale.

3.5.2. Modalités d'intervention retenues

Les deux dispositifs sont maintenus :

- Soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans locaux de déplacements (PLD) : pour soutenir la mission de pilotage du maître d'ouvrage et permettre la réalisation d'un diagnostic approfondi analysant localement les enjeux de mobilité du PDUIF. Les territoires en politique de la ville bénéficieront d'un soutien renforcé.
- Amélioration de la desserte de certains équipements publics à vocation régionale : pour améliorer la desserte en transports publics de ces établissements par des opérations d'aménagement en faveur des transports en commun et des modes actifs dans un périmètre de 300m autour de ces établissements.

3.6. Politique régionale de sécurité routière

3.6.1. Principaux ajustements proposés

La Région simplifie ses dispositifs pour rendre son action plus lisible et poursuit ses engagements dans la sécurisation des passages à niveau.

3.6.2. Modalités d'intervention retenues

La politique est réorganisée autour de trois dispositifs portant sur :

- l'aménagement et les équipements d'infrastructures, dans un objectif essentiellement curatif ; ce dispositif s'applique : aux zones d'accumulation d'accidents répertoriées, aux zones de transition, aux obstacles latéraux, aux carrefours à visibilité insuffisante ;
- l'amélioration de la sécurité des populations fragiles (piétons, vélo, 2 roues motorisées), en agissant à la fois sur la sécurisation des abords des établissements recevant du public et la sensibilisation/formation aux enjeux de la sécurité routière à l'attention des usagers les plus vulnérables, avec une action particulière en direction des lycéens ;
- le soutien aux opérations de suppression des passages à niveau et de sécurisation de leurs abords avec l'objectif de supprimer l'ensemble des PN réputés préoccupants. Il en reste 10 à prendre en compte au titre du PRMD. La liste figurant en annexe 6 dispositif 3 pourra faire l'objet d'une actualisation régulière en fonction de l'évolution de la dangerosité des différents PN.

3.7. Politique régionale en faveur de la résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées

3.7.1. Principaux ajustements proposés

Concernant le réseau routier, le dispositif est élargi à la résorption des coupures urbaines.

Concernant le réseau ferré, afin de renforcer la cohérence de la démarche de traitement d'un point noir de bruit, des opérations complémentaires de « points gris » sont identifiées au cas par cas et peuvent faire l'objet de financement.

3.7.2. Modalités d'intervention retenues

Les trois dispositifs sont maintenus :

- Soutien aux projets relatifs à la réalisation de protections phoniques pour lutter contre les points noirs et gris de bruit existants sur le réseau routier. En ce qui concerne le réseau routier national, les interventions portent sur les dix principales zones d'accumulation de points noirs de bruit. En ce qui concerne le réseau départemental, la Région pourra participer à des interventions ciblées. La Région soutient également sous conditions les opérations visant à résorber des coupures urbaines.

- Soutien aux projets relatifs à la réalisation de protections phoniques sur le réseau ferré. La Région interviendra sur des études acoustiques et opérationnelles ainsi que sur les phases de travaux.
- Soutien aux expérimentations. Ce dispositif est orienté principalement vers la lutte contre les nuisances sonores ferroviaires, notamment l'amélioration de la performance du matériel roulant.

3.8. Politique en faveur d'un aménagement et d'une gestion durables de la route

3.8.1. Principaux ajustements proposés

La Région renforce la mise en cohérence de cette politique avec les enjeux de partage multimodal de la voirie, notamment en matière d'outils d'aide à la gestion dynamique des flux.

3.8.2. Modalités d'intervention retenues

Les deux dispositifs sont maintenus :

- Participer, aux côtés de l'Etat et des Départements, à des opérations ciblées de compléments sur les réseaux national et départemental et à la résorption de points de congestion. Les opérations concernées sont strictement listées en annexe 8 de la présente délibération.
- Soutenir et développer les mesures destinées à optimiser l'usage du réseau existant, à capacité constante, à travers le financement d'équipements d'exploitation et de gestion dynamique des flux, à la condition, toutefois, en ce qui concerne le réseau national, que les négociations à venir concluent à un engagement simultané de l'Etat sur ces opérations.

3.9. Politique régionale du fret et de la logistique

3.9.1. Principaux ajustements proposés

La concertation sur le projet de PDUIF a mis en avant des attentes des collectivités en faveur d'une optimisation des flux logistiques, notamment en milieu urbain.

Pour répondre à ces enjeux, la Région entend mobiliser ses efforts autour d'actions plus opérationnelles et présentant des résultats concrets sur les territoires.

Dans ce but, elle renouvelle son soutien en matière de gestion foncière, en renforçant ses appuis sur les projets d'aménagement, ainsi qu'en matière de gestion des flux et d'optimisation de la chaîne logistique.

Elle renforce ses actions en faveur d'une incitation au report modal et au développement des bonnes pratiques.

Enfin, à travers sa participation au CerLog, elle conforte son rôle dans la mobilisation des acteurs du fret.

3.9.2. Modalités d'intervention retenues

Les trois dispositifs sont maintenus mais actualisés :

- Préserver ou aménager des sites logistiques en zone urbaine dense et intégrer la logistique urbaine dans les nouveaux projets d'aménagement urbain : expérimenter sur des sites pilotes les conditions financières et réglementaires permettant de viabiliser les opérations, et d'optimiser les espaces pour développer des services urbains de proximité ;
- Contribuer à une meilleure efficacité du transport de marchandises et optimiser les conditions de livraison par des actions innovantes de logistique urbaine : accompagner les collectivités non seulement dans l'élaboration mais également dans la mise en œuvre des chartes, et rejoindre la démarche des chartes « objectif CO2 » portée par l'ADEME à destination des entreprises de transport routier ;
- Favoriser le report modal et développer les bonnes pratiques en soutenant les projets vertueux de logistique urbaine : aide à la réalisation d'embranchements ferrés et fluviaux, aide à l'exploitation du transport combiné fluvial et ferré, amélioration des conditions de livraison de marchandises en ville.

A travers sa participation au CerLog, la Région confirme son rôle dans la mobilisation et le rapprochement des acteurs publics et privés.

3.10. Politique régionale en faveur de l'innovation et des actions pilotes

3.10.1. Principaux ajustements proposés

La concertation a mis en avant la nécessité d'accompagner et de promouvoir le développement de projets innovants en matière de mobilité.

Le dispositif prévu en 2012 sera donc ajusté afin d'accompagner des projets permettant de tester sur un territoire, un produit, un service ou un process innovant, en donnant la priorité au soutien à des actions directement opérationnelles et aux résultats concrets.

3.10.2. Modalités d'intervention retenues

Deux modalités d'intervention sont prévues :

- soutien à des démarches initiées par des acteurs franciliens et visant à tester la mise en œuvre de concepts, d'outils ou de méthodes innovantes. Les projets soutenus pourront porter sur des études, des expérimentations ou des projets pilotes ou démonstrateurs à l'échelle d'un territoire ;
- lancement d'appels à projet, organisés par la Région seule ou en partenariat avec l'ADEME.

La mise en œuvre de ce dispositif se fera en étroite articulation avec les actions de l'UDEV en faveur de l'innovation dans les entreprises et la nouvelle politique NVU.

3.11. Participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France

3.11.1. Principaux ajustements proposés

Ce dispositif ne nécessite pas d'ajustement du PRMD.

3.11.2. Modalités d'intervention

Le dispositif est inchangé. Pour mémoire, les modalités d'intervention de la Région sont les suivantes :

- Vote en 2011 d'une convention-cadre entre le STIF, la Région, RFF et la SNCF précisant les conditions de financement et de mise en œuvre du SDA sur le réseau ferroviaire des gares existantes couvrant 143 gares à rendre accessibles sur les 207 gares du réseau de référence entériné lors du vote en Conseil du STIF de juillet 2009 et du protocole-cadre de juin 2011, puis interventions par tranches pluriannuelles encadrées par des conventions de financement spécifiques ;
- Clés de répartition entre financeurs : Opérateurs : 25% sur chacun de leur périmètre
 - STIF : 50%
 - Région : 25%
- Montant prévisionnel de la participation régionale : 363,5 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2009, dont 129,5 M€ pour la première tranche études et premiers travaux.

3.12. Déploiement des chartes aménagement-transport autour des infrastructures de transport collectif

Point d'étape :

L'ambition de la Région en 2012 lors de l'adoption des chartes aménagement – transports portait sur la mise en place d'une démarche partenariale innovante, afin d'inciter les acteurs de l'aménagement et des transports à partager une vision commune et solidaire du territoire et à identifier les leviers à mettre en place reposant sur des stratégies s'appuyant sur des outils d'aménagement.

L'ambition régionale est bien de mettre en cohérence les dynamiques urbaines avec les projets de transports structurants.

L'élaboration d'une charte aménagement – transport contribue à la mise en place d'un mode de gouvernance renouvelé autour de questions articulant développement urbain et transport.

Toutefois, la signature de la charte ne constitue qu'une première étape d'un processus qui doit se poursuivre jusqu'à la mise en service de l'opération de transport.

Pour s'inscrire dans cette seconde étape plus opérationnelle, il est envisagé de proposer aux partenaires la signature d'un contrat partenarial aménagement – transport. Ce contrat prendra en compte les différentes échelles de territoires, les différentes temporalités de projet et la pluralité des acteurs locaux, ce qui en fait un outil puissant de construction collective d'un projet partagé.

L'enjeu est de s'inscrire dans une politique d'intervention publique globale et cohérente.

Le déploiement de ces démarches doit aider à initier ou conforter de nouveaux projets de territoires autour des projets de transports collectifs franciliens structurants du Nouveau Grand Paris.

3.12.1. Modalités d'intervention retenues

Le dispositif est inchangé. Pour mémoire, les modalités d'intervention de la Région sont les suivantes :

- Pour l'élaboration de la charte
 - Conditions requises : démarche collective, portée par une structure intercommunale prévue par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (EPCI, ententes intercommunales ...) située sur un territoire inscrit dans la géographie stratégique et prioritaire du SDRIF ; l'opération de transport collectif doit figurer dans le plan de mobilisation et dans la convention particulière transport votée lors de la séance du Conseil Régional du 23 juin 2011, et doit s'inscrire dans un calendrier de réalisation défini en cohérence avec les échéances du projet de développement urbain.
 - aide à l'ingénierie pour accompagner les collectivités locales de l'élaboration de la charte jusqu'à sa mise en œuvre
 - participation régionale au financement des études de mise en œuvre de la charte
- Pour le contrat partenarial

Ce dispositif fera l'objet d'un vote spécifique du Conseil régional.

3.13. Politique regionale en faveur du developpement des nouveaux vehicules urbains (NVU)

3.13.1. Ce que préconise le PDUIF approuvé

L'action ENV 1 du PDUIF préconise d'accompagner le développement de nouveaux véhicules urbains.

3.13.2. Les ajustements proposés

Cette nouvelle politique a fait l'objet d'un vote en Conseil régional le 13 février 2014 et a intégré les demandes d'ajustements issues de la concertation. Elle ne fait l'objet d'aucun ajustement.

3.13.3. Modalités d'intervention proposées

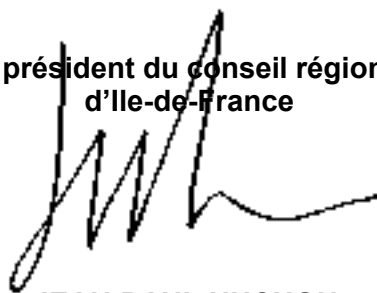
Pour mémoire, les modalités d'intervention de la Région sont les suivantes :

- Aide au déploiement de bornes de recharges électriques
- Aide au déploiement des stations de compression au GNV et biogaz
- Aide à la mise en place de service partagé ou mutualisé concernant les nouveaux véhicules urbains

Les politiques ainsi redéfinies constituent le nouveau cadre de l'action régionale pour la mise en œuvre du nouveau PDUIF. Elles sont détaillées ci-après dans les annexes à la délibération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du conseil régional
d'Ile-de-France

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several sharp, vertical strokes followed by a horizontal line.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES AU RAPPORT

Délibérations :

- [Délibération n° CR 51-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité d'Île-de-France;](#)
- [Délibération n° CR 11-12 du 19 février 2012 relative au déploiement des chartes aménagement - transport autour des infrastructures structurantes de transport collectif ;](#)
- [Délibération n° CR 14-14 du 13 février 2014 relative à la politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains ;](#)
- [Délibération n° CR 82-11 du 30 septembre 2011 relative à la résorption des nuisances sonores - environnement des infrastructures routières et ferrées / dispositif de soutien aux expérimentations.](#)

Projet de délibération

DU

Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable

LE CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

- VU** Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** Le Code des Transports ;
- VU** Le Code de l'Urbanisme ;
- VU** Le Code de l'Environnement ;
- VU** Le Code de la voirie routière ;
- VU** Le Plan de Protection de l'Atmosphère ;
- VU** Le Plan de Déplacements Urbains
- VU** La loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales ;
- VU** La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** Le décret en Conseil d'Etat n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;
- VU** La délibération CR 85-57 du 11 décembre 1985, modifiée par la délibération CR 18-96 du 28 juin 1996 relative à la sécurité routière
- VU** La délibération n° CR 31-07 du 16 février 2007 relative au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013
- VU** La délibération n° CR 106-09 du 26 novembre 2009, approuvant le Plan Régional pour la Qualité de l'Air ;
- VU** La délibération n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil régional à sa commission permanente
- VU** La délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 approuvant le règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France;
- VU** La délibération n° CR 43-11 du 23 juin 2011 approuvant le plan régional pour le climat d'Île-de-France ;
- VU** La délibération cadre n° CR 50-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013
- VU** La délibération n° CR 51-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité d'Île-de-France;
- VU** La délibération n° CR 54-11 du 23 juin 2011 relative à la nouvelle politique régionale en faveur des déplacements à vélo en Île-de-France;
- VU** La délibération n° CR 92-11 du 29 septembre 2011 relative à la modulation des aides régionales pour mieux lutter contre les inégalités sociales, territoriales et environnementales ;
- VU** La délibération n° CR 82-11 du 30 septembre 2011 relative à la résorption des nuisances sonores - environnement des infrastructures routières et ferrées ;
- VU** La délibération n° CR 143-11 du 15 décembre 2011, approuvant les orientations du protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Île-de-France ;
- VU** La délibération n° CR 11-12 du 16 février 2012 relative au déploiement des chartes aménagement - transport autour des infrastructures structurantes de transport collectif ;
- VU** La délibération n° CR 19-12 du 16 février 2012 relative au Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) ;
- VU** La délibération n° CR 20-12 du 16 février 2012 relative à l'arrêt du PDUIF ;

- VU** La délibération n° CR 98-12 du 23 novembre 2012, approuvant le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- VU** La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013, adoptant le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;
- VU** La délibération CR 55-13 du 20 juin 2013, approuvant le Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ;
- VU** La communication du Premier ministre du 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris ;
- VU** La délibération CP 14-156 du 30 janvier 2014 relative à l'Agenda 21 Île-de-France : bilan et perspectives, plan d'actions 2014-2015,
- VU** La délibération n° CR 14-14 du 13 février 2014 relative à la politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains ;
- VU** L'avis de l'autorité environnementale sur le projet de PDUIF du 25 mars 2012 ;
- VU** L'avis de la Commission d'enquête sur le projet de PDUIF de septembre 2013 ;
- VU** L'avis de l'Etat sur le projet de PDUIF
- VU** L'avis de la commission Transports et Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission aménagement du territoire, coopération interrégionale et contrats ruraux ;
- VU** L'avis de la commission de l'Environnement, du développement durable et de l'éco-région ;
- VU** L'avis de la commission des finances, de la contractualisation et de l'administration générale ;
- VU** Le rapport n° CR 37-14 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Île-de-France;

CONSIDERANT les nouvelles orientations en matière de politiques de transports et de mobilités introduites par le PDUIF révisé ;

CONSIDERANT la nécessité, au vu de ces nouvelles orientations, de procéder à des ajustements pour garantir la compatibilité des interventions régionales avec le SDRIF et le PDUIF approuvés;

CONSIDERANT que les politiques régionales relatives aux transports et à la mobilité ont la particularité de concerner des actions de mise en réseau ou des aménagements linéaires traversant plusieurs communes, rendant de ce fait inopérants les principes de la modulation des aides régionales tels que définis dans la délibération n° CR92-11 du 29 septembre 2011 ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Le présent PRMD est constitué des politiques suivantes :

- l'ensemble des politiques jointes en annexe à la présente délibération à savoir :
 - o Partage Multimodal de la Voirie (PMV)
 - o Vélo
 - o Grands pôles de correspondance
 - o Ecomobilités

- Action territoriale
- Sécurité routière
- Résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées
- Aménagement et gestion durables de la route
- Fret et logistique
- Innovation et actions pilotes
- Participation régionale au financement du Schéma Directeur d'Accessibilité (CR 51-11)
- Déploiement des chartes aménagement –transport autour des infrastructures de transport (CR 11-12)
- Politique régionale en faveur du développement des Nouveaux Véhicules Urbains (CR 14-14)
- Résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées / Soutien aux expérimentations (CR 82-11)

Article 2 :

Approuve la politique régionale de partage multimodal de la voirie en accompagnement des transports collectifs telle que figurant en annexe 1 à la présente délibération

Article 3 :

Approuve la politique vélo telle que figurant en annexe 2 à la présente délibération et approuve la convention type.

Article 4 :

Approuve la politique régionale de soutien aux grands pôles de correspondance (pôles PDUIF de niveau 1) telle que figurant en annexe 3 à la présente délibération

Article 5 :

Approuve la politique régionale d'écomobilités telle que figurant en annexe 4 à la présente délibération

Article 6 :

Approuve la politique régionale en faveur de l'action territoriale telle que figurant en annexe 5 à la présente délibération

Article 7 :

Approuve la politique régionale de sécurité routière telle que figurant en annexe 6 à la présente délibération

Article 8 :

Approuve la politique régionale en faveur de la résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées, telles que figurant en annexe 7 à la présente délibération

Article 9 :

Approuve la politique régionale en faveur d'un aménagement et d'une gestion durables de la route telle que figurant en annexe 8 à la présente délibération

Article 10 :

Approuve la politique régionale du fret et de la logistique telle que figurant en annexe 9 à la présente délibération

Article 11 :

Approuve la politique régionale de soutien à l'innovation et aux actions pilotes telle que figurant en annexe 10 à la présente délibération

Article 12 :

Abroge le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable tel qu'il résulte de la délibération n° CR 19-12 du 16 février 2012

Article 13 :

Abroge la politique vélo telle qu'elle résulte de la délibération n° CR 54-11

Article 14 :

Abroge le dispositif « contrats réseaux verts » (n° CR 03-03 du 27 mars 2003) à partir du 31 décembre 2014, en retenant une date limite de dépôt des dossiers par le maître d'ouvrage au 30 juin 2014.

Article 15 :

Délègue à la commission permanente la compétence pour approuver ou modifier si nécessaire les conventions de financement spécifiques pour chacun des dispositifs mentionnés dans les articles 2 à 11 ci-dessus et dont les principes et modalités d'attribution ont été approuvés conformément aux annexes 1 à 10 à la présente délibération.

Article 16 :

Délègue à la Commission permanente la mise à jour des cartes et listes de projets éligibles du plan d'action régional en faveur de la mobilité durable.

Article 17 :

Délègue à la Commission des Transports et des Mobilités le suivi et l'évaluation du plan d'action régional en faveur de la mobilité durable.

Article 18 :

Décide que, pour les politiques régionales de transports et de mobilité annexées à la présente délibération, la modulation des aides régionales telle que définie par la délibération n° CR 92-11 ne s'applique pas.

Article 19 :

Approuve le principe de participation de la Région Ile-de-France aux différents comités d'itinéraires organisés sur les véloroutes inscrites au schéma régional des véloroutes et voies vertes et autorise la Région à participer financièrement à la mise en œuvre des actions relevant d'un programme commun, validé dans le cadre de ces comités d'itinéraires, destiné à valoriser et promouvoir ces véloroutes.

Article 20 :

Valide le rôle de Chef de file de la Région Ile-de-France sur la conduite du projet EuroVelo-route n°3 tel que décrit dans la convention de partenariat présentée en annexe 11 à la présente délibération

Approuve la convention cadre de partenariat sur l'EuroVelo-route n°3 présentée en annexe 11 à la présente délibération

Autorise le Président à signer la convention cadre de partenariat sur l'EuroVelo-route n°3 présentée en annexe 11 à la présente délibération.

Le Président du conseil régional
d'Ile-de-France

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

ANNEXE 1 à la délibération : PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

DISPOSITIF 1 : Projets de partage de la voirie intégrant un transport en commun en site propre

Article 1 : Critères d'éligibilité

Les projets éligibles au financement de la Région sont prioritairement les projets inscrits dans les contrats de projets Etat Région et/ou dans les contrats particuliers Région/départements et/ou dans le Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

La participation financière de la Région s'applique :

- **aux projets figurant sur la carte des aménagements continus de voirie en faveur des transports en commun** ci-après. Toutefois, au vu des études et de l'avancement des projets, la carte fera l'objet d'une mise à jour afin le cas échéant de l'enrichir et de la compléter. Si le projet nécessite la création d'une voirie, seul le système de transport et les aménagements cyclables sont éligibles dans le cadre d'un projet unique.
- aux projets de franchissement visant à rétablir les fonctionnalités du territoire par les transports en commun dans des conditions optimales de service. Sont notamment inclus les projets de transport urbain par câble ou les projets de résorption de points durs de circulation en faveur des TC.
- aux aménagements structurants identifiés comme pertinents et prioritaires dans les études de secteur du STIF et s'inscrivant dans une logique de réseau. Ces aménagements devront être localisés sur les sections congestionnées, mais pourront présenter un caractère discontinu.
- Exceptionnellement, des compléments d'opérations de transports en commun lourds, indispensables à son efficacité et à la continuité territoriale pourraient être financés.

Les aménagements destinés à accroître la capacité ou la vitesse de circulation des voitures sont exclus de l'aide régionale,

Les projets doivent répondre aux critères cumulatifs suivants :

- les projets doivent présenter un caractère structurant et être pensés de façade à façade dans le cadre d'une requalification globale de la voirie. Le traitement de l'espace public doit offrir une organisation équilibrée des fonctions circulatoires, résidentielles, commerciales et récréatives. A ce titre, les stations doivent bénéficier d'une insertion urbaine de qualité. Le traitement contre le bruit doit également être pris en compte.

- l'aménagement doit améliorer la qualité de service offerte et afficher, au stade des études de trafic, un **report modal significatif** de la voiture particulière vers les transports collectifs
- Les projets devront concilier **les objectifs** suivants :
 - offrir un espace public de qualité, préservant ou favorisant les fonctions urbaines et commerciales ;
 - favoriser le report modal en offrant une organisation optimale de l'intermodalité ;
 - offrir une solution efficace et confortable de déplacements aux vélos et aux piétons conformément à la loi LAURE et la loi SRU ;
 - assurer la sécurité routière pour les différents modes de déplacements ;
 - faciliter la gestion et l'entretien des espaces et équipements ;
 - prendre en compte les enjeux écologiques (bruit, air, eau, biodiversité...) ;
 - ne pas dégrader la fonction circulatoire existante à l'échelle du secteur.

De plus :

Les projets doivent faire l'objet d'un **diagnostic approfondi** articulant un volet urbain et un volet déplacements et intégrant les problématiques suivantes :

- prise en compte de tous les modes ;
- prise en compte de tous les usages, y compris statiques.

Les projets doivent intégrer des solutions d'accompagnement à une échelle élargie si les études en montrent le besoin :

- restructuration des lignes de bus du secteur ;
- modification du plan de circulation ;
- modification de la politique de stationnement ;
- ou toute autre mesure rendue nécessaire.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires sont les maîtres d'ouvrages des études et travaux :

- l'Etat
- les départements
- la ville de Paris
- les EPCI, les syndicats mixtes ou tout regroupement de collectivités doté de la compétence d'études et/ou de travaux correspondant au projet
- le STIF
- les opérateurs publics de transport
- les établissements publics d'aménagement
- sont éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

Article 3 : Modalités de financement

- **Taux de financement maximal :**

Le taux d'intervention de la Région est plafonné à 50% du coût hors taxe ou TTC du projet, selon que le bénéficiaire est éligible ou non au FCTVA.

- **Nature des dépenses subventionnables :**

L'ensemble des dépenses subventionnables détaillées ci-après sont financées au titre du présent dispositif. Toutefois, les préconisations techniques définies dans les autres dispositifs de droit commun sont appliquées.

- Etudes

Les études préalables (en dehors des études de secteurs réalisées par le STIF)

Les études éventuellement nécessaires à la réalisation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et du schéma de principe

La préparation et l'exécution de la concertation préalable, de l'enquête publique et autres étapes administratives nécessaires à la réalisation du projet.

La réalisation des dossiers d'avant projet, de projet, la préparation du dossier de consultation des entreprises.

- Acquisitions foncières indispensables au projet

- Frais de maîtrise d'œuvre des travaux

- Travaux directement liés au passage du bus ou du bus à haut niveau de service (BHNS)

- travaux préparatoires
- plate-forme
- stations dimensionnées et conçues pour recevoir les équipements de qualité de service (incluant quais, vente de billets, affichage temps réel, stationnement vélos)
- ouvrages d'art le cas échéant
- réseaux
- aménagements annexes découlant d'une obligation légale pour le maître d'ouvrage
- site de maintenance et de remisage le cas échéant : une mutualisation avec les moyens existants doit être recherchée. La participation portera sur la quote-part correspondant au TCSP

- Travaux liés aux modes actifs

Aménagements en faveur des vélos, dans la limite des préconisations techniques définies dans l'annexe n°2 du présent rapport et conformément à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

Aménagements permettant la circulation des piétons (trottoirs, cheminements) et en conformité avec la loi pour l'égalité des droits et des chances.

- Travaux liés à la requalification de l'axe traversé ou sa transformation en boulevard urbain

Reprise de façade à façade intégrant l'ensemble des fonctionnalités de la voie et notamment :

- Stationnements
- Aménagements liés à la sécurité des usagers quel que soit le mode concerné
- Reprise et adaptation des espaces de circulations des voitures

- Dispositifs destinés à prendre en compte la circulation des poids lourds
- Dispositifs liés aux livraisons
- Organisation du mobilier urbain
- Dispositifs de protection anti-bruit et travaux afférents, permettant de ramener les seuils d'exposition au bruit en deçà des seuils réglementaires

En lien avec le dispositif cadre bruit :

- traitement à la source
- traitement des façades et d'ouvertures

- Etudes et mesures de bilan

Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non respect de ses engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.

- **Plafond de dépenses subventionnables :**

La dépense subventionnable est soumise aux plafonds suivants :

- Pour les projets de TCSP de façade à façade, le plafond est de **15 M€/km de voie effectivement aménagée**. Lorsque le projet de TCSP est prévu dans le cadre d'une création de voirie, la partie subventionnable est plafonnée à 10M€/km

Dans le cas d'un aménagement continu, les ouvrages d'art nécessaires pour permettre le passage en site propre des bus **et** la circulation des modes actifs sont déplafonnés.

- Pour les franchissements :
 - Dans le cadre de transport par câble : 15 M€/km hors station
 - Dans le cadre de points durs de circulation : 15 M € par aménagement et/ou ouvrage d'art
- Les aménagements discontinus: 8 M€/km

Toutefois, les opérations de TCSP inscrites dans les contractualisations pourront déroger à ces modalités de financement pour tenir compte des besoins de péréquation territoriale.

Article 4 : règles et conventions de financement

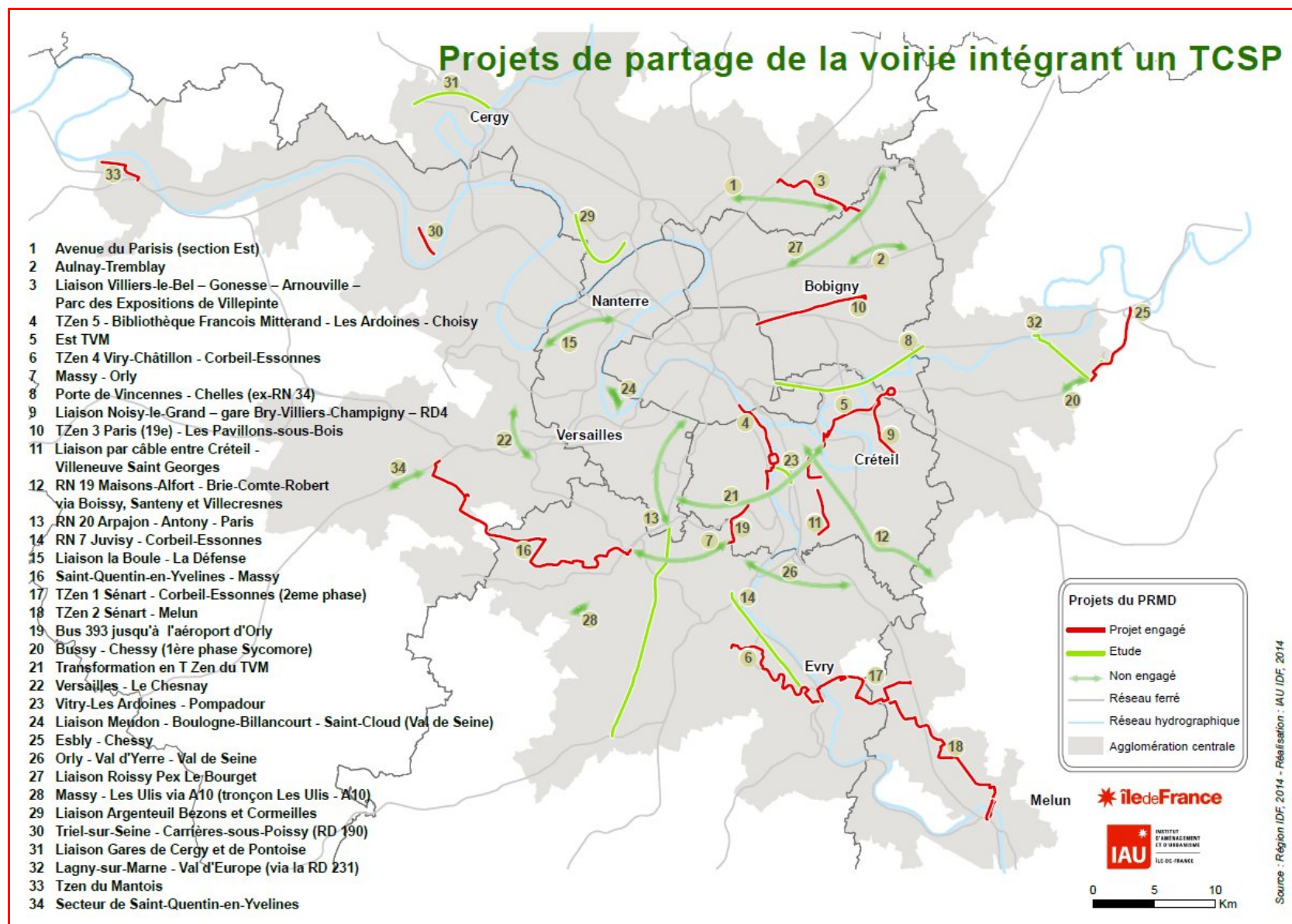
Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et les autres parties prenantes du projet.

Article 5 : Carte des aménagements de voirie en faveur des transports en commun
--

- **Voir ci-après**

Carte 1 : Projets éligibles au dispositif 1 : Projets de partage de la voirie intégrant un transport en commun en site propre

Cette carte pourra faire l'objet d'une actualisation pour tenir compte de la nouvelle programmation qui sera établie dans le cadre du contrat de projets et des contrats Région-Départements couvrant la période 2014-2020.



DISPOSITIF 2 : Soutien aux réalisations de voies réservées sur voiries structurantes d'agglomération (VSA)**Article 1 : Critères d'éligibilité**

Les critères listés ci-dessous sont cumulatifs.

- Les financements s'appliquent aux aménagements de voirie sur autoroutes et voies rapides du réseau magistral destinés à créer une ou des voies permanentes ou temporaires réservées aux transports collectifs, au covoiturage, aux taxis et tout autre mode collectif. Les aménagements de gestion dynamique du trafic sont inclus dans les financements éligibles. En accompagnement de ces aménagements, la création de pôles d'intermodalité permettant de compléter le maillage de desserte des lignes express pourront également être éligibles.
- Les corridors et pôles d'intermodalité concernés prioritairement sont présentés sur la carte ci-après.
- Les axes ainsi créés devront être utilisés par au moins une ligne du réseau express ou mobilien (au sens du PDUIF) existantes ou créées à l'occasion du projet.

De plus :

Les projets doivent faire l'objet d'un diagnostic approfondi avec prise en compte de tous les modes autorisés.

Les projets doivent intégrer des solutions d'accompagnement à une échelle élargie si les études en montrent le besoin :

- restructuration des lignes de bus du secteur
- ou toute autre mesure rendue nécessaire

Afin d'assurer une liaison performante sur les dessertes de pôle à pôle comprenant un itinéraire majoritairement sur autoroute et/ou voie rapide, les aménagements de voirie indispensables réalisés en continuité sur le réseau local sont également éligibles.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional sont :

- l'Etat
- le STIF
- la liste du dispositif 1 pour les dessertes de pôle à pôle sur le réseau local
- sont éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

Article 3 : Modalités de financement

- **Taux de financement maximal :**

Le taux d'intervention de la Région est plafonné à 50% du coût hors taxe ou TTC du projet, selon que le bénéficiaire est éligible ou non au FCTVA.

- **Nature des dépenses subventionnables :**

Les dépenses subventionnables sont relatives aux :

- Etudes

Les études préalables (en dehors des études de secteurs réalisées par le STIF) et les études nécessaires à l'accomplissement des procédures réglementaires de l'Etat et/ou du STIF, ainsi que le déroulement de celles-ci.

- Acquisitions foncières nécessaires au projet

- Travaux directement liés au passage du bus express ou mobilien

- plateforme ou couloir
- ouvrages d'art le cas échéant
- site de maintenance et de remisage le cas échéant
- aménagements annexes découlant d'une obligation légale pour le maître d'ouvrage
- impact sur la voirie magistrale engendré par le projet en particulier aménagements de sécurité
- Toute autre mesure d'exploitation permettant l'optimisation du réseau et favorable aux transports collectifs

- Travaux directement liés à l'usage de la voirie par d'autres véhicules (taxis, covoiturage, véhicules électriques, ...)

- Mise en place de mesures d'exploitation spécifiques

- Affectation de voies
- Dispositif de surveillance et de contrôle de l'utilisation des voies dédiées
- Equipement de gestion dynamique du trafic

- Les aménagements et équipements liés à l'intermodalité

- stations dimensionnées et conçues pour recevoir les équipements de qualité de service.
- raccordements de voirie pour assurer la fonctionnalité des aménagements
- les aires de covoiturage

Toute autre mesure d'exploitation permettant l'optimisation du réseau et favorable aux transports collectifs.

- Etudes et mesures de bilan

Article 4 : convention de financement

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et les autres parties prenantes du projet.

Article 5 : Sections concernées par les aménagements de voirie sur autoroute et voies rapides

- **Voir ci-après**

Carte 2 : Projets éligibles au dispositif 2 : Soutien aux réalisations de voies réservées sur voiries structurante d'agglomération

Cette carte pourra faire l'objet d'une actualisation pour tenir compte de la nouvelle programmation qui sera établie dans le cadre du contrat de projets et des contrats Région-Départements couvrant la période 2014-2020.

Partage multimodal de la voirie en accompagnement des transports collectifs

Carte 2 : Projets éligibles au dispositif 2 : Soutien aux réalisations de voies réservées sur voiries structurantes d'agglomération

ANNEXE 2 à la délibération : POLITIQUE VELO

La Région distingue 2 niveaux de hiérarchisation du réseau cyclable selon la nature de l'itinéraire :

- Niveau 1 : les itinéraires du réseau cyclable structurant régional ainsi que les itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes tels qu'ils apparaissent sur la carte du PDUIF (action 4.1)
- Niveau 2 : les autres itinéraires éligibles aux dispositifs 1 et 2.

Dispositif 1 : Soutien aux projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et équipements cyclables

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux travaux des itinéraires et équipements cyclables réalisés sur le domaine public ou sur des voies privées ouvertes à la circulation publique, pour les sept priorités régionales suivantes sur l'ensemble du territoire francilien :

1. compléter le réseau cyclable régional structurant de niveau 1 en accompagnant les opérations sur le réseau viaire et celles définies au schéma vélo de la Ville de Paris, ainsi que celles portées par les réseaux viaires départementaux, que la maîtrise d'ouvrage soit ou non départementale ;
2. développer les itinéraires d'accès cyclable aux réseaux armatures de transport public (en s'appuyant sur les BHNS et les tramways, les délaissés des emprises de réseaux lourds) afin d'améliorer la desserte des pôles, des gares et des stations.
3. améliorer l'accès par les circulations douces aux équipements régionaux suivants : les lycées et les CFA
4. 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, des espaces de stationnement vélos (arceaux avec deux points d'accroche, abris, espaces clôturés, boxes, etc.), dans le cadre de plans globaux à l'échelle d'un territoire pertinent (ville, intercommunalité, autour d'un projet de transport structurant);
5. jalonner l'espace public afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables uniquement dans le cadre de plans d'ensemble de jalonnement sur un périmètre cohérent ou sur un itinéraire structurant régional avec une logique de hiérarchisation, d'objectifs et d'axes prioritaires;
6. généraliser le partage de la rue dans les territoires par la mise en œuvre de plans globaux de mise en zone 30 à une échelle communale ou infracommunale, dont l'ampleur, au regard du territoire de la collectivité, permet de considérer le périmètre concerné comme la première phase d'une généralisation à court terme. Le maître d'ouvrage devra justifier de la mise en zone 30 et de la réduction de la place de la voiture par des aménagements conformes aux préconisations techniques nationales.
7. développer la perméabilité cyclable des territoires urbains par la mise en œuvre de plans globaux 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).

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales, au titre du présent règlement d'intervention régional, sont :

- l'Etat et ses établissements publics ;
- les collectivités territoriales et leurs groupements ;
- les opérateurs de transport (RFF, SNCF, RATP) ;
- les gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs ;
- les maîtres d'ouvrage délégués / mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif et les OPH, titulaires de contrat emportant délégation de maîtrise d'ouvrage (mandat, concession d'aménagement, concession de travaux...) sous réserve que ce contrat stipule¹ que le titulaire est habilité par la collectivité délégante à solliciter en son lieu et place, des subventions afférentes aux opérations objet de ce même contrat.

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.

Les itinéraires et équipements cyclables répondant à une ou plusieurs priorités sus mentionnées à l'article 1 sont financés :

- à hauteur de 50 % maximum de la dépense subventionnable s'ils répondent aux priorités 1 à 5,
- à hauteur de 30 % maximum de la dépense subventionnable s'ils répondent *uniquement* aux priorités 6 à 7.

Toutefois, les opérations vélos inscrites dans les contrats intervenus entre la Région et ses partenaires pourront déroger aux clés définies dans le présent dispositif.

2) Nature des dépenses subventionnables :

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

Les aménagements de type « espace mixte piétons-vélos » ou « trottoir cyclable », non conformes au Code de la Route, ne sont pas subventionnables. Cette restriction ne concerne pas les voies vertes et les aires piétonnes, qui sont encadrées par le Code de la Route et permettent, selon certaines conditions, la cohabitation des piétons et vélos sur le même espace.

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

¹ En l'absence de telle stipulation, le titulaire du contrat doit recevoir l'accord express de la collectivité délégante et présenter une délibération en ce sens aux services régionaux

Les dépenses subventionnables sont relatives aux :

- travaux liés directement à l'opération et à son usage cyclable, y compris la signalisation et le jalonnement, l'éclairage, les plantations et le mobilier urbain lorsqu'ils sont dédiés aux aménagements cyclables, les études de maîtrise d'œuvre relatives à la réalisation des travaux dans la limite d'un montant représentant 15 % maximum du montant total des travaux hors taxes ;
- 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.

Sont exclus des dépenses subventionnables les acquisitions foncières et les réseaux divers, les travaux d'entretien et de rénovation de voirie, ainsi que le stationnement automobile. L'éclairage urbain, les espaces verts et le mobilier urbain sont exclus lorsqu'ils ne participent pas directement à l'aménagement en faveur des déplacements cyclables.

3) **Plafond de dépenses subventionnables :**

Pour les opérations de niveau 1, le plafond de dépense subventionnable est de 610 000€ hors taxes par km aménagé de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle, de piste cyclable bidirectionnelle, de double sens cyclable, de voie verte, d'aire piétonne, de zone 30, de zone de rencontre, de chaudiou (voie centrale banalisée), de route interdite aux véhicules motorisés (de type voie verte non contiguë à une voirie ouverte au trafic motorisé).

Pour les opérations de niveau 2, le plafond de dépense subventionnable est de 450 000 € hors taxes par kilomètre aménagé de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle, de piste cyclable bidirectionnelle, de double sens cyclable, de voie verte, d'aire piétonne, de zone 30, de zone de rencontre, de chaudiou (voie centrale banalisée), de route interdite aux véhicules motorisés (de type voie verte).

Le plafond de la dépense subventionnable est de 2 500 € hors taxes par place de stationnement vélos aménagée.

Le plafond de la dépense subventionnable pour les travaux liés à la mise en œuvre d'un plan de jalonnement est de 40 000 € hors taxes.

Le plafond de la dépense subventionnable est de 3 000 000 € hors taxes par opération pour les ouvrages d'art dédiés aux vélos et les aménagements liés à la sécurité routière aux intersections.

4) **Mode de calcul du linéaire :**

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 : Modalité 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.

Dispositif 2 : Réaliser un réseau vélo de loisirs, de tourisme durable et de véloroutes à l'échelle de la région

La Région souhaite soutenir le développement rapide des grands itinéraires vélos à même de structurer l'offre en matière de tourisme vert et de mettre en œuvre une trame régionale vélo continue et lisible.

Ce volet régional s'appuiera en priorité sur la mise en œuvre des itinéraires et leurs variantes inscrits schéma régional des véloroutes et voies vertes, d'aménagements cyclables le long des cours d'eau telles que la Marne, la Seine, l'Oise, et la réalisation des itinéraires cyclables s'inscrivant dans les trames verte et bleue cohérentes avec le SRCE.

Les modalités de soutien de la Région sont les suivantes :

- **point 1** : Soutien aux projets relatifs à la réalisation des véloroutes régionales et de leurs variantes
- **point 2** : Soutien aux projets d'aménagements cyclables relatifs à la desserte des équipements régionaux et ceux contribuant à la trame verte et bleue du SRCE

Article 1 : Critères d'éligibilité

Pour le point 1 :

La participation financière de la Région s'applique aux études, procédures et travaux des itinéraires et équipements cyclables, réalisés sur le domaine public ou sur des voies privées ouvertes à la circulation publique, reconnus et identifiés comme véloroutes de véloroutes sur la carte du schéma régional véloroutes voies vertes.

Les variantes de tracé sur la Véloscénie et sa jonction avec l'avenue verte Londres-Paris sont éligibles aux dispositifs et sont inscrits au réseau régional de niveau 1.

Pour le point 2 :

La participation financière de la Région s'applique aux travaux des itinéraires et équipements cyclables réalisés sur le domaine public ou sur des voies privées ouvertes à la circulation publique, pour les deux priorités régionales suivantes sur l'ensemble du territoire francilien :

1. améliorer l'accès pour les circulations douces aux équipements régionaux suivants : les bases de plein air et de loisirs régionales, les parcs naturels régionaux et les forêts régionales ;

2. compléter la fonction cyclable de la trame verte et bleue de l'Île-de-France de portée régionale : les coulées vertes structurantes portées en maîtrise d'ouvrage régionale, les cours d'eau et canaux principaux hors tracé des véloroutes (la Seine, l'Oise, la Marne, l'Yonne, l'Ourcq, le canal Saint Denis, le canal du Loing et la dérivation de la Seine), les emprises des aqueducs et des voies ferrées désaffectées. Concernant les projets trame verte et bleue, seul le volet aménagement cyclable est éligible.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des travaux relatifs aux itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes ou aux variantes inscrites au réseau structurant régional, à savoir :

- L'Etat et ses établissements publics,
- les collectivités territoriales et leurs groupements, les syndicats mixtes, les OPH,
- les opérateurs de transport (RFF, SNCF, RATP) dans le cadre de projets de stationnement vélo sur leur domaine, ou lorsqu'ils sont habilités à intervenir sur le domaine d'une collectivité²,
- Les gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs,
- Sont éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

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.

Pour le point 1 :

Les itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes et les variantes sont financés à hauteur de 60% maximum des dépenses subventionnables.

Pour le point 2 :

Les itinéraires et équipements cyclables répondant à une ou aux deux priorités mentionnées à l'article 1 sont financés à hauteur de 50 % maximum des dépenses subventionnables

Toutefois, les opérations vélos inscrites dans les contrats intervenus entre la Région et ses partenaires pourront déroger aux clés définies dans le présent dispositif : dans le cas d'une contractualisation, c'est le taux prévu au contrat qui s'applique.

2) Nature des dépenses subventionnables :

Pour le point 1 :

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

Les aménagements de type « espace mixte piétons-vélos » ou « trottoir cyclable », non conformes au Code de la Route, ne sont pas subventionnables. Cette restriction ne concerne pas les voies vertes et les aires piétonnes, qui sont encadrées par le Code de la Route et permettent, selon certaines conditions, la cohabitation des piétons et vélos sur le même espace.

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 :

² Le cas échéant le bénéficiaire doit justifier des autorisations administratives requises.

- les travaux liés directement à l'opération et à son usage cyclable, y compris la signalisation et le jalonnement, l'éclairage, les plantations et le mobilier urbain lorsqu'ils sont dédiés aux aménagements cyclables,
- les études préalables de faisabilité, qui doivent permettre, en amont, de préciser les tracés précis et les modalités techniques de réalisation,
- les études de maîtrise d'œuvre relatives à la réalisation des travaux, dans la limite de 15% maximum du montant total des travaux hors taxes,
- les équipements de confort et service : les aires de repos, stations relais, les supports d'information touristique ou pédagogique, les sanitaires et tout autre équipement essentiel au projet,
- les acquisitions foncières, mais uniquement celles nécessitées par l'aménagement de l'itinéraire de la véloroute et des variantes.

Le jalonnement pourra être financé indépendamment de la réalisation de l'infrastructure. Il devra être conforme aux prescriptions techniques nationales et au Code de la route.

Sont exclus des dépenses subventionnables les réseaux divers, les travaux d'entretien et de rénovation de voirie, ainsi que le stationnement automobile. L'éclairage urbain, les espaces verts et le mobilier urbain sont exclus lorsqu'ils ne participent pas directement à l'aménagement de la véloroute ou des variantes.

Pour le point 2 :

Les aménagements subventionnables sont la voie verte incluant des aménagements physiques, les piste et bande cyclables, le jalonnement cyclable, le stationnement vélos (seuls les dispositifs permettant d'attacher le vélo en deux points et par le cadre sont subventionnés), les ouvrages d'art (création ou interventions diverses sur des superstructures) ou dispositifs ponctuels dédiés aux circulations douces.

Les aménagements de type « espace mixte piétons-vélos » ou « trottoir cyclable », non conformes au Code de la Route, ne sont pas subventionnables. Cette restriction ne concerne pas les voies vertes et les aires piétonnes, qui sont encadrées par le Code de la Route et permettent, selon certaines conditions, la cohabitation des piétons et vélos sur le même espace.

Les dépenses subventionnables sont relatives aux :

- travaux liés directement à l'opération et à son usage cyclable, y compris la signalisation et le jalonnement, l'éclairage, les plantations et le mobilier urbain lorsqu'ils sont dédiés aux aménagements cyclables,
- études de maîtrise d'œuvre relatives à la réalisation des travaux dans la limite d'un montant représentant 15 % maximum du montant total des travaux hors taxes ;
- 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.

Sont exclus des dépenses subventionnables les acquisitions foncières et les réseaux divers (sauf ceux nécessaires à l'installation des équipements de confort et de service), les travaux d'entretien et de rénovation de voirie, ainsi que le stationnement automobile. L'éclairage urbain, les espaces verts et le mobilier urbain sont exclus lorsqu'ils ne participent pas directement à l'aménagement en faveur des déplacements cyclables.

3) Plafond de dépenses subventionnables :

Pour les opérations de niveau 1 :

le plafond de dépense subventionnable est de 610 000€ hors taxe par km aménagé de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle, de piste cyclable bidirectionnelle, de double sens cyclable, de voie verte, d'aire piétonne, de zone 30, de zone de rencontre, de chausse (voie centrale banalisée), de route interdite aux véhicules motorisés (de type voie

verte non contiguë à une voirie ouverte au trafic motorisé). Le plafond intègre également les dépenses liées aux acquisitions foncières et aux équipements de confort et de services.

Le plafond de la dépense subventionnable des études préalables de faisabilité est de 50 000 € hors taxes par étude.

Le plafond de la dépense subventionnable est de 2 500 € hors taxes par place de stationnement vélos aménagée.

Le plafond de la dépense subventionnable est de 3 000 000 € hors taxes par opération pour les ouvrages d'art, les aménagements liés à la sécurité routière aux intersections.

Concernant les ouvrages d'art, ce plafond peut être augmenté à 5 000 000 € hors taxes par décision spécifique de la commission permanente régionale. Cette décision doit alors être motivée par le caractère exceptionnel de l'ouvrage et des contraintes techniques qui s'imposent.

Pour les opérations de niveau 2 :

le plafond de dépense subventionnable est de 450 000 € hors taxes par kilomètre aménagé de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle, de piste cyclable bidirectionnelle, de double sens cyclable, de voie verte, d'aire piétonne, de zone 30, de zone de rencontre, de chaudiou (voie centrale banalisée), de route interdite aux véhicules motorisés (de type voie verte).

Le plafond de la dépense subventionnable est de 2 500 € hors taxes par place de stationnement vélos aménagée.

Le plafond de la dépense subventionnable est de 3 000 000 € hors taxes par opération pour les ouvrages d'art dédié aux vélos et les aménagements liés à la sécurité routière aux intersections.

4) Mode de calcul du linéaire :

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 : Modalité 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.

Dispositif 3 : Soutien à la mise en œuvre d'un volet services et communications autour du vélo

La Région souhaite soutenir la création, le développement et la mise en réseau des projets de points de réparation /entretien vélos fixes ou mobiles pour les usagers vélos et sur son patrimoine pour des sites excentrés (PNR, BPAL, etc.).

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux projets de réalisation de points de réparation /entretien fixes ou mobiles ayant un volet social, de réinsertion et de recyclage.

Une dimension territoriale dans la démarche sera attendue, par exemple une inscription dans un Plan Local de Déplacements (PLD).

Une étude préalable évaluant le coût d'investissement et de fonctionnement, les effets économiques, sociaux, environnementaux, organisationnels attendus, et prévoyant un dispositif d'évaluation. Un bilan du dispositif sera demandé après 1 année de fonctionnement.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des travaux relatifs à la réalisation de points de réparation /entretien fixes ou mobiles. Sont ainsi visés :

- l'Etat et les établissements publics ;
- les collectivités territoriales, leurs groupements et les syndicats mixtes ;
- les opérateurs de transport (RFF, SNCF, RATP) dans le cadre de projet de stationnement vélo sur leur domaine, ou lorsqu'ils sont habilités à intervenir sur le domaine d'une collectivité³ ou d'un acteur privé ;
- Les associations ;
- les maîtres d'ouvrage délégués / mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif et les OPH titulaires de contrat emportant délégation de maîtrise d'ouvrage (mandat, concession d'aménagement, concession de travaux...) sous réserve que ce contrat stipule⁴ que le titulaire est habilité par la collectivité délégante à solliciter en ses lieux et place, des subventions afférentes aux opérations objet de ce même contrat.

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.

- Le taux d'intervention de la Région est de 50% maximum.

2) Nature des dépenses subventionnables :

Sont éligibles les dépenses en investissement et indispensables à l'organisation et l'activité du point d'entretien / réparation qu'il soit fixe ou mobile tels les outils et le matériels.

³ Le cas échéant le bénéficiaire doit justifier des autorisations administratives requises.

⁴ En l'absence de telle stipulation, le titulaire du contrat doit recevoir l'accord express de la collectivité délégante et présenter une délibération en ce sens aux services régionaux

3) Plafond de dépenses subventionnables :

Le plafond de la dépense subventionnable est de 80 000 € par point de réparations fixes sur les dépenses d'investissement subventionnable dans le cadre du dispositif vélo.

Le plafond de la dépense subventionnable est de 40 000 € par point de réparations mobiles sur les dépenses d'investissement subventionnable dans le cadre du dispositif vélo.

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Article 4 : Modalité de versement et de suivi/ conventions

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet d'une convention de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire et le cas échéant d'autres co-financeurs. Cette convention fixe les engagements des parties, les conditions de mise en œuvre du projet et les modalités de versement de la subvention régionale conformément au règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France.

**TABLEAU RECAPITULATIF DES SUBVENTIONS REGIONALES
DU DISPOSITIF « VELO »**

	Liste des critères d'éligibilité	Taux maximum de la dépense subventionnable	Plafond de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Développement des réseaux cyclables franciliens	Réseau cyclable structurant régional de niveau 1	50% maximum	610 000 € maximum par km linéaire	<ul style="list-style-type: none"> Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics opérateurs de transport Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs
	Réseau cyclable de niveau 2 : <ul style="list-style-type: none"> Schémas directeurs des itinéraires cyclables départementaux Schéma Vélo de Paris Accès aux transports en commun lourds Voiries départementales Accès aux lycées, CFA Stationnements vélo Plan de jalonnement ou jalonnement d'un itinéraire régional structurant 		<ul style="list-style-type: none"> 450 000 € maximum par km linéaire 3 M € maximum par opération pour les ouvrages d'art et les traitements de sécurité aux intersections 2 500 € maximum par place de stationnement vélo, hors stationnement à proximité des gares (financé par le STIF) 40 000 € pour les plans de jalonnement 	
	<ul style="list-style-type: none"> Généralisation des zones 30 Plan de mise en double sens cyclable 	30% maximum		
Vélo loisirs et tourisme	Etudes préalables de faisabilité	60% maximum	50 000 € maximum	<ul style="list-style-type: none"> Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Opérateurs de transport Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs
	Itinéraires inscrits sur la carte du Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (y compris les variantes)		<ul style="list-style-type: none"> 610 000 € par km linéaire et comprenant les acquisitions foncières, les équipements de services connexes (mobiliers des aires de repos, postes de gonflage et réparation,...) 3 M € par opération pour les ouvrages d'art dédiés aux vélos, les traitements de sécurité aux intersections. Augmentation à 5 M € après indication par le maître d'ouvrage des contraintes techniques et sur décision spécifique de la commission permanente régionale.	
	<ul style="list-style-type: none"> Accès aux bases de loisirs et aux Parcs Naturels Régionaux Trame verte et bleue (SRCE) 	50% maximum	<ul style="list-style-type: none"> 450 000 € maximum par km linéaire 3 M € maximum par opération pour les ouvrages d'art dédiés aux vélos et les traitements de sécurité aux intersections 	<ul style="list-style-type: none"> Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Opérateurs de transport Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs
	<ul style="list-style-type: none"> points de réparation /entretien vélos fixes ou mobiles 	50 % maximum	<ul style="list-style-type: none"> 80 000€ de plafond pour un point réparation fixe 40 000€ de plafond pour un point de réparation mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Opérateurs de transport Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Associations

CONVENTION

Entre

La Région Île-de-France dont le siège est situé au 33, rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul HUCHON, En vertu de la délibération N° , 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 « Déplacements à vélo en Ile-de-France (investissement) » adopté par délibération de l'Assemblée délibérante n° .

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 des conditions suivantes.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par délibération N° , 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°).

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 ».

ARTICLE 2.2 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES, TECHNIQUES 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 par écrit, documents à l'appui (plans), de toutes modifications intervenues en cours d'exécution sur le projet.

S'assurer du bon entretien des aménagements cyclables après achèvement. Le bénéficiaire devra présenter au moment de la demande de subvention les modalités envisagées pour l'entretien des aménagements une fois réalisés (régie, bail d'entretien, convention de délégation...). La Région se réserve le droit d'évaluer les bonnes conditions d'entretien d'un aménagement qu'elle aurait subventionné. Si le constat d'un mauvais entretien est fait, et surtout si de nombreuses plaintes des usagers sont enregistrées, la Région demandera au bénéficiaire de remédier à la situation dans un délai raisonnable et fixé selon les modalités d'entretien opérées. A l'issue de ce délai, si la situation n'est pas rétablie, la Région se verra dans l'obligation de ne pas donner suite, dans un délai d'un an maximum, aux nouvelles demandes de subventions présentées par le bénéficiaire et/ou le gestionnaire défaillant.

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 2.3 : 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 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 du Président, 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.

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.

Sur les itinéraires inscrits au schéma régional des itinéraires cyclables structurants, le versement du solde sera effectué par la Région après présentation par le bénéficiaire des documents permettant de contrôler la bonne exécution du projet. Le bénéficiaire devra présenter un projet en conformité avec le projet déposé auprès au moment de la demande de subvention à la Région.

Le bénéficiaire devra être en mesure de présenter à la Région les documents suivants :

- les plans de récolement comprenant les informations sur les ouvrages réalisés, la signalisation implantée, les revêtements effectués, la localisation des réseaux,
- des photos des réalisations en sections courantes et au niveau des différents carrefours.

Toute modification intervenue en cours d'exécution du projet devra être justifiée par le bénéficiaire et ne devra en aucun cas déroger à la réglementation en vigueur (code de la route, code de l'Environnement). Les prescriptions techniques nationales en matière d'aménagements cyclables devront également être respectées.

En l'absence de ces différents éléments et respect de ces conditions, la Région se réserve le droit de ne pas verser le solde de la subvention.

Par ailleurs, pour les personnes morales de droit public, le versement du solde est subordonnée 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.

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 peut-être 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 _____.

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)

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 : PIECES CONTRACTUELLES

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

Fait à Paris en 2 exemplaires originaux

Le

Le

Le Président
du Conseil Régional d'Île-de-France

Le bénéficiaire

Monsieur Jean-Paul HUCHON

ANNEXE 3 à la délibération : LES GRANDS POLES DE CORRESPONDANCE DU PDUIF

Article 1 : Critères d'éligibilité

Les pôles d'échanges multimodaux sont un maillon essentiel de la chaîne de déplacements. Lieux d'échanges entre différents modes, ils constituent une étape importante pour les voyageurs.

C'est pourquoi les gares et les stations doivent répondre à un certain nombre d'attendus indispensables. Conformément aux objectifs fixés par les schémas directeurs de qualité de service du STIF et repris par le PDUIF, les projets de pôle devront intégrer prioritairement les éléments de programme suivants :

- l'information multimodale,
- la qualité des espaces en favorisant notamment le confort d'attente ou le sentiment de sûreté,
- la qualité des correspondances tous modes (cheminements agréables, sécurisés, etc.),
- l'accessibilité des PMR,
- la sécurité des voyageurs et la désaturation des espaces
- le développement du stationnement vélo.

Nature des projets financés par la Région :

La participation financière de la Région s'applique au réaménagement de l'ensemble des grands pôles de correspondance tels que définis par le PDUIF (voir carte ci-après). Le STIF assurera le financement des pôles du PDUIF de desserte de secteurs denses et d'accès au réseau depuis les bassins de vie.

Le PDUIF caractérise les grands pôles de correspondance de la façon suivante :

- gares dont le trafic est supérieur à 15.000 voyageurs/jour, avec des correspondances entre lignes de RER, trains ou métro, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de cinq postes à quais),
- stations de métro avec gare routière,
- grandes gares parisiennes terminus.

Pour être éligibles au financement de la Région, les grands pôles de correspondance doivent être inscrits en plus dans les documents de contractualisation Etat-Région et/ou dans les Contrats Particuliers Région-Départements (CPRD).

Parallèlement, la Région participe aux dispositifs de mise en accessibilité des gares dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et de modernisation des gares dans le cadre des schémas directeurs de RER. Toutefois, les financements, prévus par le PRMD pour un pôle sont exclusifs de ceux établis dans le cadre de la modernisation des gares issues d'un schéma directeur de RER.

Programmation :

Les pôles inscrits au PRMD sont financés ou programmés dans le cadre d'une contractualisation avec l'Etat ou d'un Contrat Particulier passé avec un Département.

Pour rappel, les pôles suivant ont déjà fait l'objet de travaux de modernisation :

- Choisy-le-Roi (mise en service en 2011),
- Massy (mise en service en 2012),
- Noisy-le-Grand Mont d'Est (mise en service en 2013),
- Pompadour (mise en service en 2013).

Les pôles suivant sont actuellement en phase « travaux » :

- Eole-Rosa Parks (mise en service prévue en 2015),
- Nanterre-Université phase 2 (mise en service prévue en 2015),
- Versailles-Chantiers (mise en service prévue en 2016),
- Chatelet-les Halles (mise en service prévue en 2016),
- Juvisy (mise en service prévue en 2020).

Pour la période 2014-2017, plusieurs pôles ont été identifiés au sein du protocole cadre « Etat-Région » signé le 19 juillet 2013, et ce, en vue de lancer de premières études, sous réserve d'un cadre de financement tel que précité :

- Noisy-le-Sec,
- Saint-Denis,
- Chessy-Marne-la-Vallée,
- Melun,
- Mantes-la-Jolie,
- Poissy,
- Bi-pôles gares de l'Est et du Nord,
- La Folie-Bobigny,

Cette liste n'est pas exhaustive ; elle pourra être mise à jour en fonction des documents de contractualisation mis en place avec les partenaires financiers et/ou le STIF, qui seront présentés en Conseil Régional ou à la Commission Permanente.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des travaux relatifs aux pôles d'échanges multimodaux.

Sont ainsi visés :

- les opérateurs de transport (RFF, SNCF, RATP),
- les collectivités territoriales et leurs groupements,
- les établissements publics.

Article 3 : Modalités de financement

Les maîtres d'ouvrage (tous périmètres confondus) participeront au financement des projets à hauteur de 25% minimum.

L'ensemble des éléments de programme constituant l'aménagement d'un grand pôle de correspondance sont les suivants :

1. gare routière,
2. parcs relais et parcs à vélos Véligo,
3. accessibilité PMR,
4. aménagements cyclables,
5. information voyageurs
6. aménagements extérieurs de voirie,
7. espaces ferroviaires.

Les cinq premiers éléments font déjà l'objet de dispositifs cadre. Leurs clefs de financement sont détaillées dans le tableau de synthèse ci-après.

Le dispositif de financement régional ne concerne donc que les éléments 6 « Aménagements extérieurs de voirie » et 7 « Espaces ferroviaires » :

- Pour les **études conventionnelles** (à partir du DOCP jusqu'à l'AVP inclus) ainsi que les enquêtes publiques sont financées (coût HT) suivant les clefs suivantes :
 - 25% minimum par les maîtres d'ouvrage et/ou les bénéficiaires du projet, tous périmètres confondus,
 - 75 % maximum par la Région, l'Etat, les Collectivités et les établissements publics.

Le taux plafond de la participation de la Région pour les études s'élève à 50 % du coût.

- Pour les **travaux** (études PRO incluses) peuvent être financés à hauteur de (coût HT) :
 - 25% minimum par les maîtres d'ouvrage et/ou les bénéficiaires du projet, tous périmètres confondus,
 - 75 % maximum par la Région, l'Etat, les Collectivités et les établissements publics.

Le plafond de participation de la Région pour les travaux s'élève à 50% du coût du projet.

Ainsi, les dépenses subventionnables des travaux des pôles de niveau 1 porteront sur les éléments suivants (tableau de synthèse) :

Eléments de programme	Région	STIF	Total STIF/RIF	Etat/ Coll./Ets. publics	MOA
1. Gare routière	0 %	75 %	75 %	0 %	25%
2. Parc relais, parcs à vélos Véligo	0 %	75 %	75 %	0 %	25%
3. Accessibilité PMR ferroviaire	25 %	50 %	75 %	0 %	25 %
4. Aménagements cyclables en rabattement vers les pôles	30 à 50 %	0 %	30 à 50 %	0%	50 à 70 %
5. Information voyageurs	0 %	100 %	100 %	0 %	0 %
6. Aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès directs au pôle),	50 %*	0 %	50 %	25 %	25%
7. Adaptation des espaces ferroviaires : refonte ou rénovation de bâtiments voyageurs, accès aux quais, information voyageurs	50 %*	0 %	50 %	25 %	25 %

* Le montant global de participation de la Région, de l'Etat et des Collectivités s'élève à 75% du coût global.

Nature des dépenses subventionnables :

L'ensemble des dépenses subventionnables détaillées ci-après est financé au titre du présent dispositif. Toutefois, les préconisations techniques définies dans les autres dispositifs de droit commun sont appliquées.

Les dépenses ne porteront que sur les grands pôles multimodaux de correspondance.

Le PDUIF indique que le périmètre des travaux subventionnables est limité au périmètre de fonctionnement du pôle regroupant la gare, son parvis, ses carrefours d'accès immédiats, les aires de dépose voiture, la gare routière, le parc relais et les cheminements entre ces équipements.

Le PDUIF a hiérarchisé les objectifs suivants afin de répondre aux exigences de qualité de service pour les grands pôles de correspondance :

- l'information en temps réel (temps d'attente et des correspondances, perturbations)
- lisibilité du pôle
- espaces de qualité favorisant le sentiment de sécurité, rénovation du bâtiment voyageur
- l'accessibilité du pôle pour les personnes en situation de mobilité réduite
- accessibilité du pôle par les modes actifs
- information sur le pôle
- interface facilitée entre les modes ferrés et les bus

Les projets urbains et ouvrages de franchissements ville/ville ne font pas partie du périmètre finançable par la Région et le STIF.

Sont exclus des dépenses subventionnables : les acquisitions foncières, les réseaux divers, les travaux d'entretien et de rénovation de voirie, ainsi que le stationnement automobile autre que celui des parcs Relais. L'éclairage urbain, les espaces verts et le mobilier urbain sont exclus lorsqu'ils ne participent pas directement à l'aménagement en faveur des pôles.

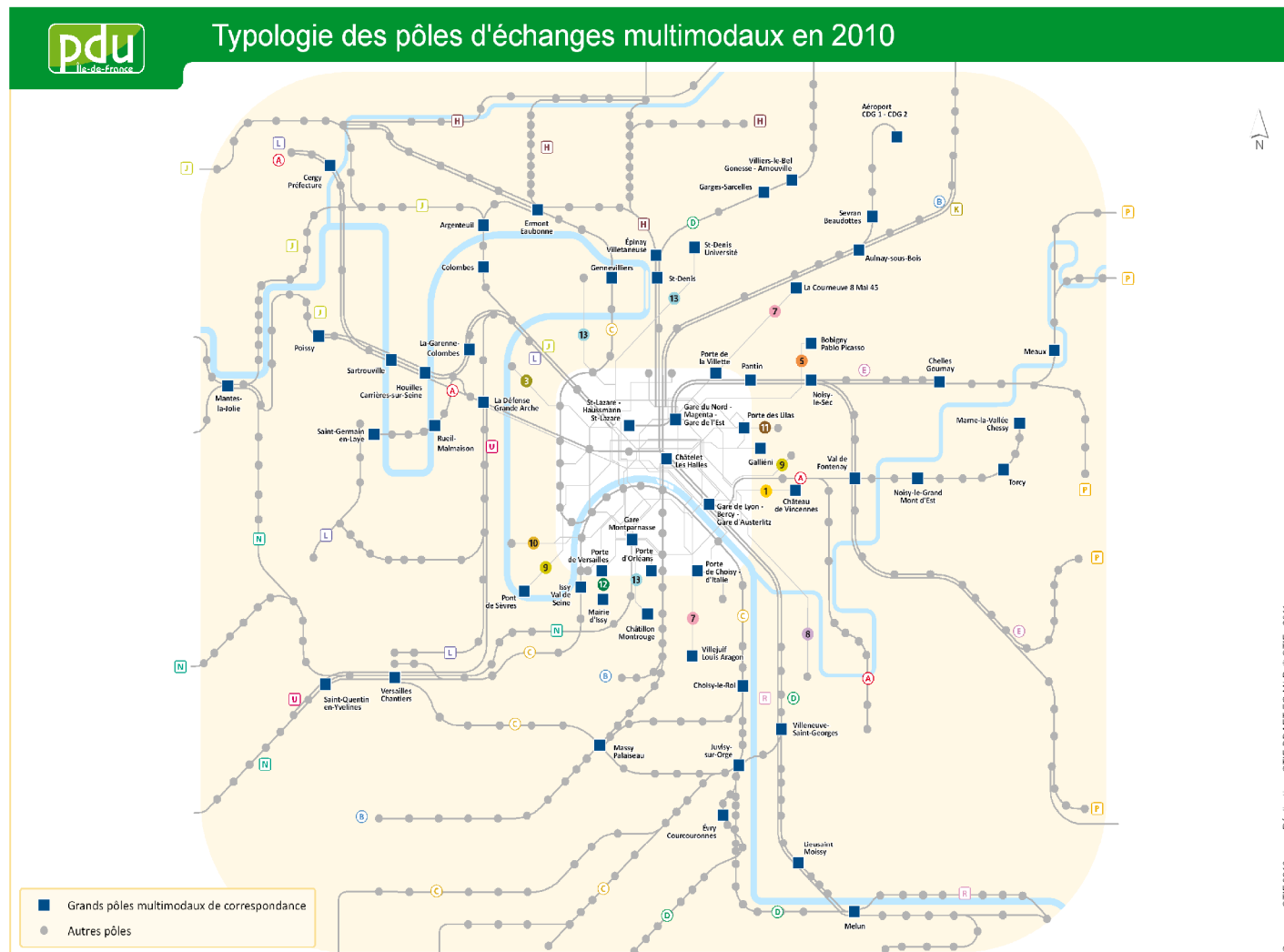
Article 4 : convention de financement

Les aides attribuées au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conclues entre la Région, le STIF, les Collectivités, les établissements publics, l'Etat, le(s) maître(s) d'ouvrage et le (ou les) bénéficiaire(s).

Les subventions de la Région feront l'objet pour chaque pôle d'une délibération par la Commission permanente régionale pour attribution et affectation des autorisations de programme correspondantes.

Suivant les cas, une convention de financement globale pourra couvrir l'ensemble des éléments de programme tels que définis à l'article 3 (gare routière, parcs relais et parcs à vélos Véligo, accessibilité PMR, aménagements cyclables, information voyageurs, aménagements extérieurs de voirie, espaces ferroviaires). Il reviendra à la Commission permanente régionale d'approuver cette convention de financement.

Carte des grands pôles de correspondance tels que définis par le PDUIF



ANNEXE 4 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE D'ECOMOBILITES

DISPOSITIF 1 : Soutien aux études et à la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires et inter-entreprises

Ce dispositif a pour vocation d'accompagner les établissements dans la mise en œuvre des plans de déplacements inter entreprises et des plans de déplacements d'établissements scolaires, afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

Article 1 : Critères d'éligibilité

1. **PDES collèges** : étude globale multi collèges portée à l'échelle du département, plan d'action multi collèges, financement d'actions ponctuelles impliquant les élèves et permettant d'initier ou de prolonger une démarche de PDES globale. Ces actions seront mises en place sur plusieurs collèges ou dans une logique de territoire.
2. **PDES Lycées** : étude, plan d'action. Financement d'actions ponctuelles impliquant les élèves dans le cadre de la démarche lycées eco-responsables ou pour initier une démarche de PDES plus globale sur un lycée ou sur un territoire.
3. **PDE campus** : étude, plan d'action pluriannuel à l'échelle d'un campus
4. **PDIE ou PDE multi-sites** : étude, plan d'actions pluriannuel multimodal avec animation et évaluation s'appuyant sur les outils mis à disposition à l'échelle régionale par les partenaires. Les PDIE s'élaborent à l'échelle de zones d'activité, de plateformes logistiques, de bassin d'emploi ou de pôles générateurs de déplacements et doivent concerner pour tout ou partie du projet des PME.

Article 2 : Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, établissements publics, associations, fondations, coopérative, GIP, GIE, syndicats mixtes, SEM
Dans ce cadre seront notamment éligibles les hôpitaux et les gestionnaires de zone d'activité.

Article 3 : Modalités de financement

Taux de financement maximum :

Etudes : 40% sauf lycée 100%

Plans d'action PDES ou actions ponctuelles collèges: 40%

Plans d'action PDES ou actions ponctuelles lycées :100%

Plan d'action pluriannuel PDIE ou campus avec engagement sur 3 ans : 40%

Plafond des dépenses subventionnables et dépenses éligibles

- études

Etudes PDES collèges 150 000 € par département

Etudes PDES lycées : 10 000 € par lycée

Etudes PDES université : 75 000 € par campus
Etudes PDIE ou PDE multi-sites: 75 000 € par PDIE/PDE multi-sites

Dépenses éligibles : diagnostic préalable portant sur l'accessibilité du site et la mobilité des employés – étudiants – lycéens – collégiens et/ou des personnes amenées à se déplacer sur le site (clients, visiteurs, livraisons, etc...), et programmation pluriannuelle accompagnée d'une estimation financière des actions à réaliser.

- **plans d'actions**

Dépenses éligibles

L'ensemble des dépenses subventionnables détaillées ci-après sont financées au titre du présent dispositif. Toutefois, les préconisations techniques définies dans les autres dispositifs de droit commun sont appliquées.

Mise en œuvre du plan

Les dépenses HT nécessaires à la mise en place du plan d'actions (matériels, équipements, aménagements, logiciels, assistance externe, supports pédagogiques, supports de communication, formations...), incluant les études préalables d'opportunité et de faisabilité, et portant, à la fois, sur :

- Actions visant à promouvoir l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière (covoiturage, autopartage, vélos, marche à pied, transports collectifs, véhicules propres, gestion de la flotte, information multimodale sur l'accessibilité du site, ...) et/ ou à limiter les besoins de déplacements (télétravail, visioconférences, action visant le rapprochement domicile/travail).
- Installation et aide à la saisie de données dans les outils de suivi et d'évaluation, ainsi que la formation nécessaire à leur utilisation
- Actions de sensibilisation, de formation et d'animation dans le cadre d'un PDIE/PDE multi-sites ou PDES, dont le portage devra être clairement identifié.

Les interventions sur voirie éligibles concernent les aménagements visant à sécuriser les cheminements et les stationnements pour les modes actifs (vélos, piétons) et notamment :

- Les dispositifs de réduction des vitesses des véhicules motorisés
- Les modifications de stationnement induisant une réduction des capacités pour l'autosolisme
- La sécurisation des cheminements piétons et des cyclistes (aménagement d'itinéraires, zones apaisées, ...)
- La signalisation réglementaire
- Le jalonnement des itinéraires
- L'aménagement de places de stationnement vélo (les dispositifs ne permettant d'attacher que la roue ne sont pas éligibles)
- L'éclairage et mobilier urbain spécifiquement dédiés aux modes actifs (vélos, piétons).

Sont exclus les travaux d'entretien et de rénovation de la voirie et des réseaux.

Les aménagements de voirie sont pris en charge au titre de la politique régionale Ecomobilités s'ils interviennent pour le traitement des abords immédiats des lycées et sites inscrits dans les PDES et PDIE, dans une logique de gestion globale d'un périmètre.

C'est-à-dire :

- cheminements piétons sécurisés et liaisons vélos dans un périmètre de 300m pour les piétons et 500 m pour les vélos sur les itinéraires empruntés pour rejoindre l'établissement ou la zone ;
- réaménagement de parvis devant les établissements scolaires dans un périmètre de 300 m autour du bâtiment

Dans les autres cas, les aménagements seront réorientés vers les autres dispositifs de droit commun (vélo, sécurité routière, action territoriale....) et devront donc respecter les conditions d'éligibilité de chaque dispositif concerné.

Les subventions attribuées au titre du présent dispositif sont exclusives de toute autre aide régionale au titre d'un dispositif du PRMD.

Les actions et aménagements décrits ci-dessus sont pris en charge :

- dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 610 € HT/ml pour les aménagements en faveur des piétons (cheminement piéton sécurisé), les aménagements en faveur des vélos (pistes, bandes cyclables) et zone 30, zones de rencontre ou zone piétonne
- dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 300 000 €HT pour le réaménagement de parvis devant les établissements scolaires
- dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 2 500€ HT /place pour le stationnement vélo
- dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 100 000 € HT/an pour l'ensemble des autres actions d'investissement
- dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 30 000 € HT/an pour l'ensemble des actions de fonctionnement

Les aménagements de carrefour en faveur de la sécurité des modes actifs (vélos, piétons) sont déplafonnés.

Pour les projets concernant les lycées ou les collèges, des actions ponctuelles ou thématiques (vélo, marche à pied) pourront être aidées en dehors d'un plan d'action pluri annuel, lorsqu'elles s'inscrivent dans une démarche participative impliquant les lycéens ou les collégiens.

Ces actions aideront à initier ou prolonger une démarche plus globale de PDES à l'échelle de l'établissement ou du territoire.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi/ conventions- Autres dispositions
--

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conformément au RBF de la Région.

Les démarches de PDIE ou de PDES qui seront localisées sur des territoires d'intervention d'un chargé de mission mobilité, labellisé « Pro'Mobilité » seront traitées en priorité.

Dispositions transitoires

Les dispositions du présent dispositif entrent en vigueur et s'imposent aux dossiers de demande de subvention qui seront présentés aux commissions ultérieures sauf pour les projets qui arrivent dans leur dernière année de financement, qui resteront instruits sur la base du précédent dispositif CR 19-12.

Article 5 : Communication et évaluation

Un des leviers essentiel du management de la mobilité pour changer les comportements repose sur les actions de formation et de communication.

Par ailleurs la valorisation et la crédibilité des plans de déplacements reposent aujourd'hui sur la capacité à évaluer l'impact des actions mises en œuvre en intégrant toutes les dimensions concernées : report modal, environnementale, économique, sociale.

La Région à travers son implication dans l'animation des réseaux régionaux « Pro'Mobilité » et « Partenaires pour l'Eco mobilité scolaire de l'école à l'université » participe à la définition et à la mise en œuvre des outils d'accompagnement indispensables à la réussite et à la pérennisation des démarches.

A titre d'exemple, la Région en association avec ses partenaires, participe à l'organisation des forums annuels sur les PDE et les PDES, à des manifestations d'envergure européenne comme l'opération « Marchons vers l'Ecole » ou ECOMM, à l'animation et au suivi des sites web (promobilite.fr) ou des forums d'échanges, à l'élaboration d'outils et de supports de formation sur le conseil en mobilité, à des actions d'animation comme par exemple l'organisation d'un prix PDE / PDES pour valoriser les bonnes pratiques.

La Région est également animatrice avec l'ADEME d'un groupe de travail sur la mise en place d'un outil d'évaluation régional, intégrant les enjeux de conception, de déploiement, de formation et de mises à jour.

Pour la mise en œuvre de ces actions, la Région pourra passer des marchés afin de pouvoir bénéficier des prestations nécessaires.

DISPOSITIF 2 : Soutien au développement du conseil en mobilité en Île-de-France

La volonté de la Région est de promouvoir le développement du conseil en mobilité sur l'ensemble du territoire francilien, afin de faciliter l'accès de tous à l'information sur les modes de transports existants, en utilisant tous les supports (internet, téléphone, accueil physique, ...) et de favoriser des comportements de mobilité plus vertueux.

Article 1 : Critères d'éligibilité

Aide au montage de projet d'agences locales de mobilité (ALM) : études préalables, investissement initial (locaux, matériel, équipements de mobilité durable), budget de fonctionnement sur 3 ans.

Le développement des services en conseil de mobilité en amont des projets urbains (ZAC, NQU, aménagement de zone, implantation d'établissements scolaires ou de grands équipements publics...) sera encouragé.

Aide à la création de postes de chargés de mission mobilité

- au sein des agences locales de mobilité
- auprès des EPCI, collectivités territoriales ou syndicats intercommunaux
- auprès des CCI
- auprès des établissements publics

Ces nouveaux postes devront notamment promouvoir le développement du management de la mobilité sur des secteurs prioritaires et favoriser l'identification de référents conseillers en mobilité pour accompagner la mise en œuvre opérationnelle de leurs actions. Les territoires prioritaires sont :

- les zones d'activité commerciales (centres commerciaux) ou économiques
- les grands projets d'aménagement ou des territoires d'expérimentation
- les grandes plateformes logistiques ou aéroportuaires
- les pôles touristiques et les PNR
- les campus universitaires

Article 2 : Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, syndicats mixtes, Etablissements publics, Associations, SEM, chambres consulaires

Dans ce cadre seront notamment éligibles les maisons de l'environnement, les agences pour l'environnement, les plateformes de mobilité, les offices de tourisme

Article 3 : modalités de financement**Taux de financement maximum**

Aide au montage de projet ALM :

- études: 40%
- investissement initial : 40%
- budget sur 3 ans : 30% (1^{ère} année) - 25% (2^{ème} année) - 20% (3^{ème} année)

Aide à la création de postes de chargés de mission mobilité : 50 % maximum des dépenses éligibles calculées sur les 3 premières années, attribué en une seule fois

Plafond des dépenses éligibles

ALM – Etudes de faisabilité : 50 000€

ALM – Investissement initial : 150 000 €

ALM – Budget (fonctionnement) : 300 000€ par an (y compris charges de personnel)

Postes de chargés de mission : 230 000€ sur 3 ans

Dépenses subventionnables

Pour les ALM : études (diagnostic, stratégie, périmètre fonctionnel, rôle et services proposés, plan d'action et budget prévisionnel), locaux, équipements de vélos et 2R électriques, outils de gestion et de suivi, tout équipement nécessaire à la mise en œuvre des activités (gestion de base de données pour relayer l'information voyageurs multimodale et en temps réel, ...), sensibilisation, communication, formations, salaires (hors postes déjà financés par ailleurs)

Toutes les dépenses sont calculées HT.

Pour les postes de chargé de mission mobilité les dépenses éligibles correspondent :

- au salaire et aux charges patronales,
- aux dépenses attachées à l'activité du chargé de mission PDE prises en charge par le bénéficiaire (notamment, frais de déplacements, coûts externes, communication, quote-part de frais de fonctionnement, ...) qui devront représenter, au plus, 30% des dépenses totales.

Les subventions régionales sont cumulables avec d'autres aides publiques notamment de l'ADEME, dans la limite d'une prise en charge maximale de 70 % toutes subventions comprises.

Article 4 : Convention de financement, suivi, points divers
--

Les aides attribuées au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire conformément au RBF.

Dispositions transitoires

Pour les projets en cours et financés selon les dispositions de la délibération CR 19-12, la Région s'engage à poursuivre son accompagnement financier jusqu'au terme des 3 premières années dans les conditions de la délibération CR 19-12.

DISPOSITIF 3 : Soutien au développement des nouveaux services à la mobilité

Ce dispositif a pour vocation de soutenir des projets de développement de nouveaux services à la mobilité (NSM) à l'échelle de territoires intercommunaux prioritairement hors zone dense. Ces NSM devront s'intégrer dans une politique globale de mobilité portée par le territoire.

Article 1 : critères d'éligibilité**1/ Soutien aux projets de développement de nouveaux services à la mobilité, visant à :**

- développer les nouveaux usages de la voiture et les offres alternatives à la voiture individuelle (véhicules en multipropriété, bouquet de services transport, covoiturage dynamique, autopartage, transport à la demande, nouveaux usages générés par le développement de véhicules électriques ou hybrides, vélo ou VAE pour les déplacements domicile-travail...)
- développer l'offre alternative à la voiture particulière en zone périurbaine et rurale, mal desservie par les TC classiques
- faciliter les déplacements des populations sans voiture : personnes âgées, touristes, ménages défavorisés, étudiants...
- changer les comportements de mobilité

2/ Télétravail, télécentres, nouveaux modes d'organisation du travail

Les projets soutenus viseront à limiter les besoins de déplacements contraints et à mieux cerner les effets induits sur les comportements de mobilité, sur les impacts environnementaux, et sur les conditions sociales de mise en œuvre.

Les projets qui s'inscriront dans des démarches de PDE-PDIE ou en articulation avec des politiques locales de mobilité et d'aménagement seront traités en priorité.

3/ Covoiturage :

Sont éligibles les projets opérationnels portés à l'échelle d'un territoire pertinent (prioritairement un département) proposant une stratégie globale de promotion du covoiturage articulant mise en place d'équipements (aires de covoiturage, voies réservées..) et mise à disposition de services (sites internet, stratégie de communication et de promotion, formations éco conduite, incitations à utilisation de véhicules propres, systèmes de covoiturage dynamique...).

Afin d'accompagner les territoires dans la mise en œuvre de ces nouveaux services, la Région pourra participer à des études pré-opérationnelles d'analyse des besoins et de définition de stratégie territoriale.

Article 2 : Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, syndicats mixtes, associations, fondations, Etat, coopératives, entreprises (ETI ou PME) implantées en Ile de France

Article 3 : modalités de financement**Taux maximum et plafond de financement**1/ Soutien aux nouveaux services de mobilité et télétravail

En investissement : 50% du budget global du projet (incluant les études de faisabilité) dans la limite de 400 000€.HT de dépenses subventionnables, attribué en une seule fois

En fonctionnement : 50% du budget global pendant la durée de l'expérimentation dans la limite de 100 000€.HT de dépenses subventionnables, attribué en une seule fois

2/ Covoiturage

50% de la création d'aires de covoiturage plafonné à 3 000 €/place

Dépenses subventionnables

La participation financière de la Région portera sur les études, le matériel, les aménagements de voirie directement liés au projet (places de stationnement,...), et tous les équipements nécessaires à la mise en œuvre de l'expérimentation : matériel informatique et de gestion, petit équipement, actions de communication et de promotion, outils de suivi et d'évaluation.

Tous les projets devront obligatoirement prévoir un dispositif de suivi et d'évaluation.

Dispositions transitoires

Les dispositions du présent dispositif entrent en vigueur et s'imposent aux dossiers de demande de subvention qui seront présentées aux commissions ultérieures.

Les subventions attribuées au titre du présent dispositif sont exclusives de toute autre aide régionale au titre d'un dispositif du PRMD.

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Article 4 : convention de financement

Les aides attribuées au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conformément au RBF.

ANNEXE 5 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'ACTION TERRITORIALE

DISPOSITIF 1 : Soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans locaux de déplacements (PLD)

Ce dispositif a pour objet de soutenir l'élaboration des PLD dont le périmètre a été préalablement arrêté afin de favoriser la déclinaison locale et opérationnelle du nouveau PDUIF, ainsi que du SDRIF.

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région est destinée aux territoires s'engageant à :

- élaborer et mettre en œuvre un PLD
- mettre en compatibilité ou réviser un PLD

Article 2 : Bénéficiaires

Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et syndicats mixtes et la Ville de Paris.

Article 3 : Modalités de financement

3.1 Nature des actions subventionnables

La participation financière de la Région porte sur la mission de pilotage du maître d'ouvrage et les études, dont l'établissement d'un diagnostic approfondi analysant localement les enjeux de mobilité du PDUIF, et permettant d'aboutir à la définition du programme d'actions opérationnelles du PLD, en précisant l'organisation de la mise en œuvre du PLD et les indicateurs de suivi des opérations.

3.2 Plafond et taux de subvention maximaux

La dépense subventionnable est plafonnée globalement à 500.000 € HT avec un taux de financement à hauteur de 50 % du montant HT subventionnable.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70 % dès lors qu'un quartier prioritaire ou placés en dispositif de veille active conformément à la Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine s'inscrit dans le périmètre du PLD.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées au titre du présent dispositif font l'objet de conventions de financement conclues entre la région et le bénéficiaire.

Article 5 : Autres dispositions

Les territoires disposant d'un PLD approuvé avec avis favorable de la Région Ile-de-France seront prioritaires pour bénéficier des autres dispositifs de financement régionaux prévus dans le PRMD.

DISPOSITIF 2 : Amélioration de la desserte de certains équipements publics à vocation régionale

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux opérations d'infrastructures visant à favoriser la desserte par les transports en commun des grands établissements régionaux suivants:

- Etablissements publics locaux d'enseignement (EPL) : les lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et les établissements d'éducation spéciale.
- Universités et grandes écoles en Ile-de-France
- Grands établissements de soins publics, notamment les hôpitaux
- Parcs naturels régionaux (PNR)
- Bases de plain air et de loisirs (BPAL)

Article 2 : Bénéficiaires

Les collectivités locales et leurs groupements
Les syndicats mixtes
Les établissements publics d'aménagement (EPA),

Article 3 : Modalités de financement

- **Nature des dépenses subventionnables**

Dans un périmètre de 300 m. des accès principaux des établissements éligibles au présent dispositif, tous les projets d'aménagements de voirie en faveur des transports en commun facilitant leur desserte, y compris la part concernant les améliorations et développements des divers cheminements contribuant à leur efficacité.

Sont exclues des dépenses subventionnables les acquisitions foncières.

Sont exclues les opérations relevant d'autres dispositifs cadre régionaux en vigueur au titre des transports, ainsi que les opérations financées par ailleurs par le STIF.

- **Taux de financement maximum**

Financement à hauteur de 70 % du montant prévisionnel HT subventionnable plafonné à 1.200.000 € HT par opération éligible.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi/ conventions

Les aides attribuées au titre du présent dispositif font l'objet de conventions de financement conclues entre la région et le bénéficiaire.

ANNEXE 6 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE DE SECURITE ROUTIERE

DISPOSITIF 1 : Actions portant sur l'infrastructure

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagements et d'équipements d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique à:

- 1) Des opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, où se sont produits au moins 5 accidents sur une section de moins de 850m sur une période de 5 ans
- 2) Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins ;
- 3) L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux : les musoirs autoroutiers ou de voies rapides, les têtes de ponts, les arbres, les murets, les poteaux électriques et les coins de bâtiment, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux roues motorisés ;
- 4) Les aménagements résultant de nouvelles approches de conception issues notamment de l'incidentologie qui se qualifie comme l'étude de certaines situations de conflits ou de « presque accident » ;
- 5) La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Article 2 : Bénéficiaires

Pour le point 1 :

L'Etat, les Départements, les EPCI, les syndicats mixtes et la Ville de Paris.

Pour les points 2, 3 et 4:

Les Départements, les EPCI, les syndicats mixtes et la Ville de Paris.

Pour le point 5 :

Les Départements.

Article 3 : Modalités de financement

- **Mode de calcul de la dépense subventionnable :** Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière.

- **Nature des dépenses subventionnables :**

- La participation financière de la Région s'applique aux études, aux dépenses liées aux procédures, aux acquisitions foncières, aux travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi qu'à l'évaluation a posteriori.
- Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non respect de ses engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.
- Les opérations départementales sont financées hors taxes, les opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat sont financées toutes taxes comprises.

- **Taux de financement maximum :**

- Point 1 : 50 % du montant subventionnable du projet.
- Point 2 : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000€ HT maximum par zone de transition.
- Point 3 : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000€ HT maximum par programme de protection ou de suppression des obstacles.
- Point 4 : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000€ HT maximum par aménagement
- Point 5 : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 500 000€ HT maximum par carrefour traité

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70 % dès lors qu'une opération du dispositif se situe dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active conformément à la Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.

- **CPRD :**

Les opérations de sécurité routière relevant des CPRD seront financées selon les modalités prévues dans ces plans. Toutefois, le mode de calcul du montant subventionnable défini à l'article 1 du présent dispositif sera pris en compte lors de l'instruction des projets concernés.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions
--

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

DISPOSITIF 2 : Le développement des actions visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables et à limiter les comportements à risque

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique à :

- 1) La sécurisation des traversées de voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public. Sont considérés comme tels les aménagements visant à sécuriser la première traversée pour les ERP classés de la 1^{ère} à la 4^{ème} catégorie en application de l'arrêté du 25 juin 1980 portant règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans ces établissements.
- 2) La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents. Les actions éligibles sont les suivantes :
 - L'organisation d'assises annuelles de la sécurité des véhicules à deux roues motorisés à l'attention de tous les usagers de la route
 - Campagnes de sensibilisation aux règles de base et aux dangers de la route à l'attention des usagers les plus vulnérables en particulier les seniors et les enfants.
 - Programmes pédagogiques dans le cadre d'un cursus scolaire dirigé vers les lycéens, visant à renforcer l'éducation par des actions de :
 - o Sensibilisation aux notions techniques et aux conduites à risque.
 - o Soutien à l'apprentissage de la conduite.
 - o Campagnes d'information et de communication visant à sensibiliser aux règles de base et aux dangers que présente l'usage du véhicule à deux-roues motorisés.
 - o Formation des intervenants entreprenant des actions de sensibilisation auprès des lycéens.
 - La rédaction et la diffusion d'une charte des bonnes pratiques des véhicules à deux roues motorisés à l'attention de l'ensemble des usagers de la route.

Article 2 : Bénéficiaires

L'Etat, les Départements, les communes, les EPCI et les syndicats mixtes

Article 3 : Modalités de financement**1) La sécurisation des traversées aux abords immédiats des établissements recevant du public**

- **Nature des dépenses subventionnables** : études, et interventions sur voirie réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement des flux d'usagers aux abords immédiats des établissements recevant du public (dans un rayon de 300m), définis à l'article 1.
- **Taux de financement maximums**: 30% du montant subventionnable du projet, porté à 70 % pour les travaux concernant :
 - Etablissements publics locaux d'enseignement (EPL : lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et établissements d'éducation spéciale),
 - les zones de dépôt des gares routières et les arrêts de bus situés à proximité des EPL,
 - Les opérations du dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active conformément à la Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.
- **Plafond des dépenses subventionnables** : Pas de plafond

2) La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière

- **Nature des dépenses subventionnables** : La participation financière de la Région s'applique aux études, aux programmes et aux actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public définies à l'article 1. Les études et les programmes devront obligatoirement prévoir la mise en place d'outils de suivi et d'évaluation. Toutes les dépenses sont calculées en euros HT.
- **Taux de financement maximum** :
 - **En fonctionnement** : 30% du montant subventionnable du projet, sauf pour les projets concernant les EPL pour lesquels le taux est porté à 50%.
- **Plafond des dépenses subventionnables** : 100.000€ HT

Pour l'ensemble des points du dispositif :

- **Mode de calcul de l'aide régionale** : Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée à des aménagements techniques et des prestations intellectuelles relevant uniquement de la sécurité routière et contribuant à son application.
- **CPRD**
Les opérations de sécurité routière relevant des CPRD seront financées selon les modalités prévues dans ces plans. Toutefois, le mode de calcul du montant subventionnable défini à l'article 1 du présent dispositif sera pris en compte lors de l'instruction des projets concernés

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

DISPOSITIF 3 : Soutien à la sécurisation des passages à niveau

Ce dispositif vise d'une part à la suppression de passages à niveau (PN) par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré et d'autre part à la sécurisation des abords des PN existants.

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux passages à niveau, identifiés comme préoccupants par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux PN et RFF, et restant à traiter. Il s'agit des PN suivants :

- PN 34 à Esmans (77)
- PN 38 à La Brosse Montceaux (77)
- PN 19 à Mitry-Mory (77)
- PN 26 à Rouvres (77)
- PN 8 à Saint-Pierre-lès-Nemours (77)
- PN 16 à Limay (78)
- PN 24 à Ballancourt-sur-Essonne (91)
- PN 30 à Breuillet (91)
- PN 4 à Deuil- Montmagny (95)
- PN 7 à Maffliers (95)

Cette liste fait l'objet d'une actualisation régulière en fonction de l'évolution de la dangerosité des différents PN, déléguée à la commission permanente.

Article 2 : Bénéficiaires

L'Etat, les opérateurs (RFF et SNCF), les Départements, les communes et leurs groupements, les syndicats mixtes.

Article 3 : Modalités de financement

- **Nature des dépenses subventionnables :**
 - Etudes de suppression de PN identifiés comme préoccupants.
 - Travaux de sécurisation des abords des PN portant sur l'infrastructure et la signalisation de ces équipements ferroviaires situés sur le réseau de voirie dont les bénéficiaires ont la charge.
 - Travaux de suppression de PN identifiés comme préoccupants notamment par la réalisation de franchissements du réseau ferré par des aménagements routiers

dénivelés intégrant les autres modes de déplacements comme les cheminements piétonniers, cyclables.

Toutes les dépenses sont calculées en € HT.

- **Taux de financement maximum :**

- **au titre du réseau ferré du projet de suppression de PN :** 50% du montant subventionnable HT, non plafonné, de la partie du projet concernée.
- **au titre des aménagements routiers du projet de suppression de PN :** 35% du montant subventionnable HT de la partie de l'opération concernée plafonné à 4.000.000 €.
- **au titre de la sécurisation des abords des PN :** 50% du montant subventionnable HT, non plafonné, de la partie du projet concernée.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions
--

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

ANNEXE 7 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE LA RESORPTION DES NUISANCES SONORES-ENVIRONNEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERREES

Dispositif 1 : Soutien aux projets relatifs à la réalisation de protections phoniques et à la résorption des coupures urbaines liées au réseau routier

Article 1 : Critères d'éligibilité

Le dispositif d'aide vise à permettre la subvention des opérations de résorption des coupures urbaines et des nuisances sonores le long du réseau routier d'Ile de France.

Les projets éligibles comporteront un (ou une combinaison) des traitements suivants :

- Ecrans, écrans à casquette et semi couverture
- Buttes
- Isolations de façades uniquement en complément des écrans
- Couvertures d'infrastructure

Le financement de projets de résorption des coupures urbaines est conditionné à leur insertion dans un programme de reconquête et/ou de requalification urbaine majeure, et/ou à leur inscription au CPER. Le mobilier urbain et les aménagements de l'espace public relevant du projet de requalification urbaine ne sont pas éligibles au présent dispositif.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des travaux relatifs aux opérations de résorption des coupures urbaines et des nuisances sonores le long de leur réseau routier. Sont ici visés :

L'Etat

Les départements, la Ville de Paris

Sont éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

Article 3 : Dépenses subventionnables

Sont éligibles à l'aide financière régionale en faveur de la lutte contre le bruit:

- ✓ Etudes : Les études préalables de trafic, de bruit et de conception des protections et l'accompagnement (assistance à maîtrise d'ouvrage par exemple)
- ✓ Les acquisitions foncières rendues nécessaires
- ✓ Les dispositifs de protection anti-bruit en tant que tels et les travaux afférents, permettant de ramener les seuils d'exposition au bruit en deçà des seuils réglementaires
 - ✓ traitement à la source (écrans, buttes, couvertures ...)
 - ✓ traitement des façades et d'ouvertures.
- ✓ Les travaux d'accompagnement de ces interventions : y compris d'insertion paysagère, les plantations, dévoiement de réseaux, remplacements des équipements suite aux travaux (éclairage par exemple), les aménagements architecturaux, assainissement ...
- ✓ Les études et mesures de bilan.

Sont exclus des dépenses subventionnables les travaux d'entretien et de rénovation des ouvrages et des protections anti-bruit.

Article 4 : Modalités de financement

Programmes de résorption du bruit	Région (taux plafond)
Résorption de PNB par protection à la source de type écrans, butte, écran à casquette et semi couverture, isolations de façades	50 % (*)
Résorption de PNB et de coupures urbaines par couverture des infrastructures	25 % (*) (**)
Programmes de lutte contre la gêne sonore liée aux voiries intégrant les isolations de façades	30 % (*)

(*) Participation calculée sur la base d'un coût de projet après déduction des éventuelles participations de l'ADEME ou de tout autre financeur.

(**) Pour les projets de couverture d'infrastructures qui relèvent des départements ou de la Ville de Paris et qui contribuent directement à la réduction des inégalités sociales, territoriales et environnementales, le taux visé dans la troisième ligne du tableau ci-dessus pourra être relevé à hauteur de 33%.

Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non respect de ces engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.

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

Article 5 : Indicateurs

Les conventions de financement prévoient un retour d'expérience de la part des bénéficiaires par l'ajout d'indicateurs du nombre de PNB traités par les dispositifs mis en place (logements et population correspondante) et la population totale bénéficiant des protections, permettant ainsi à la Région d'évaluer l'opération.

La région pourra ainsi tenir à jour des tableaux de bord tels que prévus dans le PDU pour suivre la diminution de l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports.

Indicateur de mise en œuvre (suivi) de l'action ENV 2

Nombre de logements concernés par la mise en place de protections phoniques le long des infrastructures ferroviaires et routières

Indicateur annuel d'impact :

Indicateur efficacité : Nombre de Franciliens exposés à des niveaux de bruit excessifs dus à la circulation routière et ferroviaire (selon la périodicité de mise à jour des cartes d'exposition au bruit) : montrer que ce nombre est en diminution.

Article 6 : Opérations sur le réseau routier national**Liste limitative d'opérations éligibles au titre des zones d'accumulation des points noirs de bruit :**

Pour mémoire, opérations achevées ou en cours d'achèvement ayant bénéficié d'un soutien régional :

- A13 sur le viaduc de Saint Cloud
- La RN 13 à Saint-Germain-en-Laye
- A6a et A6b du Boulevard Périphérique à Chevilly-Larue soldée (sur la section A6b Arcueil-BP)

Opérations qui se poursuivent :

- A4-A86 à Saint Maurice, Maisons-Alfort et Créteil
- A6 dans l'Essonne (fin de l'opération A6 qualité)

Autres opérations :

- A3 à Noisy-le-Sec et Aulnay-sous-Bois
- A4 à Charenton et Saint-Maurice
- La RN 118 à Bièvres
- La RN 118 à Sèvres et Meudon
- La RN3 à Claye-Souilly

Ces opérations représentent à elles-seules plus de 27 500 PNB.

Liste limitative d'opérations éligibles au titre de la résorption des coupures urbaines :

- RN 10 à Trappes
- Echangeur A14/A86 à Nanterre

Article 7 : Opérations sur le réseau routier départemental

7. 1. Critères d'éligibilité

- 1) La Région agira de préférence en cohérence avec les programmes régionaux de protection de la santé et de la qualité de l'air : là où les enjeux de santé sont les plus forts et pour protéger le plus grand nombre de riverains. Les subventions aux départements pourront donc être ciblées de préférence pour des communes où un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a été réalisé et où un plan d'actions correctives aura été élaboré.
- 2) Les réseaux de voirie faisant l'objet de remise à niveau environnementale à l'occasion de modifications seront également éligibles. Le cas particulier de la mise en place d'un transport en commun en site propre sera traité dans le cadre de la délibération en conseil régional liée au partage de la voirie.
- 3) La présence de super points noirs du bruit et la densité de population le long de l'axe considéré seront également des critères à forte pondération qui seront utilisés pour prioriser les interventions de la RIF en cas de conflit budgétaire.

7.2. Partenaires

Des partenariats pourront être mis en place, en particulier pour le cas de requalifications complexes en zone d'habitat collectif.

Dispositif 2 : Soutien aux projets relatifs à la réalisation de protections phoniques sur le réseau ferré.**Article 1 : Critères d'éligibilité**

Le dispositif d'aide vise la subvention des études et des travaux de protections phoniques le long du réseau de voies ferrées géré par les différents gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transport (RFF, SNCF et RATP).

Aux abords de ces voies ferrées à caractère très urbain, le traitement des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf) consistera en la mise en place de murs anti-bruit, d'écrans, de couvertures de voies et de protections de façades.

Les sites traités sur l'ensemble de la région Ile-de-France correspondent aux « sites pilotes » du précédent rapport cadre de 2001 et aux nouveaux sites retenus avec les opérateurs selon l'indicateur de hiérarchisation des PNBf (croisement entre une densité forte de population exposée et le dépassement des seuils réglementaires à respecter pour le transport ferroviaire : 73 dB(A) le jour ou 68 dB(A) la nuit).

Le rapport cadre concerne les PNB existants **et** non inscrits dans le périmètre d'opérations d'infrastructures nouvelles, par ailleurs déjà financées par la Région dans le cadre des Contrats de Plans, Contrat de Projets et Contrats Particuliers Région-Départements. La prochaine contractualisation avec l'Etat pourrait également prévoir le financement de PNBf existants, sous réserve d'un accord par opération avec l'Etat.

Dans le cadre du financement d'une opération de résorption de PNBf existant, et éligible aux versements des subventions régionales tels que définis dans le présent rapport cadre, la Région pourra intervenir pour financer en sus des PNBf, et exceptionnellement, des points qualifiés de « Gris » du bruit ferroviaire, et ce, afin de disposer d'une cohérence d'ensemble du projet de traitement du bruit, en fonction du contexte urbain. Ces points « Gris » seront identifiés sur la base de critères techniques définis avec les maîtres d'ouvrage.

Les opérations de suppression des points « Gris » seront soumises à des modalités de financement différentes de celles des PNBf, comme indiqué dans le présent rapport. En tout état de cause, le montant de financement de ces opérations de résorption des points « Gris » devra rester marginal par rapport au coût global de l'opération, soit 20% maximum du montant total de l'opération « PNBf + points Gris ».

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrages des travaux relatifs aux opérations de résorption des nuisances sonores. Sont ainsi visés les différents gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transport ferroviaires (RFF, SNCF, RATP).

Article 3 : Modalités de financement**3-1 Les « points noirs » du bruit ferroviaire :****• Taux de financement :**

Le mode de financement des opérations de Points Noirs du Bruit ferroviaire s'établit sur la base du principe suivant :

- D'une participation minimum de 25% des maîtres d'ouvrage RFF ou RATP,
- D'une participation minimum de 25% des Départements, des Communes concernées, et des EPCI compétents.

Le taux plafond de la subvention de la Région est fixé à 50% du coût du projet après déduction des éventuelles subventions de l'Etat.

En fonction de la nature des opérations et de leur état d'avancement, ces clés de financement pourront être adaptées dans les trois cas suivants :

- A titre exceptionnel, et sous réserve de rester dans le plafond des 50 % de participation, la Région pourra compléter le financement des collectivités.
- Egalement à titre exceptionnel, l'Etat pourra compléter la participation des maîtres d'ouvrages.
- Si les maîtres d'ouvrage bénéficient d'un partenariat de financement public identifié dans le cadre d'un contrat, leur participation minimum devra être de 50%.

• Les dépenses subventionnables sont relatives :

- aux études (préalables, avant-projet et projet) et aux travaux liés directement à l'opération et à la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire, y compris le dévoiement de réseaux, les acquisitions foncières nécessaires, l'éclairage, les plantations, les aménagements paysagers et architecturaux d'accompagnement ;
- aux travaux liés directement à la réalisation de protections anti-bruit, sous forme d'écrans, de couvertures de voies, de talus, de murs anti-bruit et de protections de façades ;
- les mesures acoustiques, les sondages, les études d'impact.

Sont exclus des dépenses subventionnables :

- les travaux d'entretien et de rénovation de ces protections anti-bruit.

3-2 Les points « Gris » du bruit ferroviaire :

Les interventions sur les points « Gris » se feront strictement en complément d'un projet de résorption des PNBf relevant d'un plan de financement régional et il ne pourra pas excéder 20% du coût global de l'opération de traitement du bruit ferroviaire.

Le mode de financement des opérations de résorption des points « Gris » du Bruit ferroviaire s'établit sur la base du principe suivant :

- Le taux plafond de la subvention de la Région est fixé à 30% du coût du projet points « Gris »,
- Sur cette base, le bouclage du plan de financement sera à établir au cas par cas avec les collectivités demandeuses, qui pourront alors rechercher toutes les sources de financement possibles, y compris privées.

Les dépenses subventionnables sont relatives :

- aux études (préalables, avant-projet et projet) et aux travaux liés directement à l'opération et à la résorption des Points Gris du Bruit ferroviaire, y compris le dévoiement de réseaux, les acquisitions foncières nécessaires, l'éclairage, les plantations, les aménagements paysagers et architecturaux d'accompagnement ;
- aux travaux liés directement à la réalisation de protections anti-bruit, sous forme d'écrans, de couvertures de voies, de talus, de murs anti-bruit et de protections de façades ;
- les mesures acoustiques, les sondages, les études d'impact.

Sont exclus des dépenses subventionnables :

- les travaux d'entretien et de rénovation de ces protections anti-bruit.

Conformément au règlement budgétaire et financier, le montant du soutien régional est calculé sur le budget hors taxes, sauf si l'organisme justifie qu'il ne récupère pas la TVA ou n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA, dans ces cas le calcul du soutien régional s'effectue sur la base d'un budget « TVA incluses ».

Article 4 : convention de financement

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement spécifiques par opérations conclues entre la Région, et le(s) bénéficiaire(s) et le cas échéant d'autres co-financeurs. Cette convention fixe les engagements des parties, les conditions de mise en œuvre du projet expérimental et les modalités de versement de la subvention régionale conformément au règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France.

Article 5 : Indicateurs

Les conventions de financement prévoient un retour d'expérience de la part des bénéficiaires par l'ajout d'indicateurs du nombre de PNB traités par les dispositifs mis en place (logements et population correspondante) et la population totale bénéficiant des protections, permettant à la Région d'évaluer l'opération.

La Région pourra ainsi tenir à jour des tableaux de bord tels que prévus dans le PDU pour suivre la diminution de l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports.

Indicateur de mise en œuvre (suivi) de l'action ENV 2

Nombre de logements concernés par la mise en place de protections phoniques le long des infrastructures ferroviaires et routières

Indicateur annuel d'impact :

Indicateur efficacité : Nombre de Franciliens exposés à des niveaux de bruit excessifs dus à la circulation routière et ferroviaire (selon la périodicité de mise à jour des cartes d'exposition au bruit) : montrer que ce nombre est en diminution.

ANNEXE 8 à la délibération : POLITIQUE EN FAVEUR D'UN AMENAGEMENT ET D'UNE GESTION DURABLES DE LA ROUTE

DISPOSITIF 1 : Complément du réseau routier, points durs

Ce dispositif a pour vocation de permettre à la Région de financer :

- des compléments du réseau routier national et départemental visés dans la liste ci-annexée ;
- la résorption des points durs de congestion récurrente de la circulation.

Article 1 : Critères d'éligibilité

Les seules opérations de complément du réseau routier éligibles sont présentées dans leur principe dans la liste ci-après. Le tracé définitif des projets est toutefois susceptible d'être adapté, pour tenir compte des procédures administratives et juridiques, en particulier des enquêtes publiques.

Les opérations prioritaires de résorption des points durs de la circulation du réseau national éligibles sont présentées dans la liste ci-après.

D'autres zones de congestion importantes sur le réseau départemental de grande couronne sont également susceptibles de bénéficier de l'aide financière de la Région, selon un taux réduit de 30 %.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires de l'aide régionale sont l'Etat, les départements et la Ville de Paris.

Sont éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

Article 3 : Modalités de financement**• Nature des dépenses subventionnables :**

- La participation financière de la Région s'applique aux études, aux dépenses liées aux procédures et aux débats publics, aux acquisitions foncières, aux travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi qu'à l'évaluation a posteriori. En particulier, les mesures réglementaires destinées à l'insertion environnementale des projets sont subventionnables (traitement des eaux, du bruit, paysagement...), ainsi que les mesures d'exploitation essentielles au déroulement du chantier.
- Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non respect de ses engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.
- Les opérations départementales sont financées hors taxes, les opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat sont financées toutes taxes comprises.

• Taux de financement maximum :

- Le taux maximum de participation de la Région au financement des compléments du réseau routier et des points durs prioritaires est fixé à 50%⁵ de la dépense subventionnable restant à la charge du maître d'ouvrage, après déduction des subventions ou fonds de concours qui lui sont attribués par ailleurs*.
- La participation de la Région au financement des autres points durs (article 1, point 3) est égale à 30 % de la dépense subventionnable restant à la charge du maître d'ouvrage, après déduction des subventions ou fonds de concours qui lui sont attribués par ailleurs.

• Plafonds de dépenses :

- Le plafond des dépenses subventionnables sur les points durs de la circulation non listés en annexe (article 1 point 3) est fixé à 500.000 euros par site.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire.

Les opérations de complément du réseau routier national font l'objet d'un protocole entre l'Etat et la Région signé le 30 septembre 2013.

⁵ taux maximum de participation de la Région ; le taux définitif fera l'objet d'une négociation avec l'Etat

Article 5 : Liste des opérations de complément du réseau routier éligibles et des points durs de circulation**Points durs de circulation :**

- a. optimisation de l'écoulement du trafic de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge sur l'A6
- b. Gestion dynamique de l'affectation de l'A6b vers l'A6 et du divergent avec l'A10
- c. Insertion de l'A86 sur l'A6b
- d. Confluent A10/A126/RD444
- e. L'A86 entre la RD42 et le pont de Nogent
- f. Insertion de l'A1 sur le boulevard périphérique extérieur
- g. Aménagement du secteur du petit Clamart

Réseau à caractère magistral : compléments du réseau routier définis au protocole Etat-Région

1. Aménagement de la Francilienne entre A4 et RN4
2. Contournement Est de Roissy
3. Aménagement de la RN19 avec priorité à la déviation de Boissy-Saint-Léger
4. Desserte du port de Bonneuil
5. Aménagement du carrefour de l'Obélisque sur la RN36 (Seine et Marne)

Requalifications de routes nationales en milieu urbain, déclassées ou non, dans le cadre des CPRD. S'agissant de la RN6 entre le carrefour Pompadour et Villeneuve-Saint-Georges, les participations de la Région et du département viendront en complément de celle de l'Etat.

DISPOSITIF 2 : Gestion dynamique du réseau routier

Ce dispositif a pour vocation de permettre à la Région de financer les équipements d'exploitation et de gestion dynamique des flux. Ces mesures participent également à la mise en œuvre des objectifs et des recommandations du SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie) notamment les recommandations 18 et 19 visant à faciliter l'utilisation des véhicules les moins polluants et à mettre en place de nouveaux leviers réglementaires pour maîtriser les flux de trafic routier qui impactent la zone dense. Ces équipements permettront :

- D'améliorer la performance et l'efficacité globale du réseau en particulier à l'heure de pointe, à capacité constante.
- De prendre en compte les transports en commun, en particulier les bus ainsi que le covoiturage, et leur conférer un statut d'usagers prioritaires sur certains tronçons.

Un programme de recherche portant sur les innovations en matière de gestion de la route pourra être établi en partenariat avec l'Etat, les départements et les entités techniques publiques spécialisées.

Article 1 : Critères d'éligibilité

Les opérations concernées doivent entrer dans l'une des catégories suivantes :

- Gestion centralisée d'un réseau départemental avec dispositif de priorité bus ;
- Information dynamique des usagers du réseau national et/ou départemental ;
- Régulation d'accès sur les voies rapides ;
- Régulation des vitesses sur voies rapides ;
- Régulation d'accès des véhicules polluants sur certains tronçons ou dans un périmètre géographique identifié ;
- Utilisation dynamique des bandes d'arrêt d'urgence par les bus et/ou le covoiturage et/ou la circulation en situation de congestion sur autoroutes et voies rapides ;
- Signalisation dynamique dans les échangeurs, les divergents ou à l'occasion d'événements exceptionnels ;
- Voies réversibles ;
- Mesures destinées à réguler le trafic en instaurant un péage urbain ou un péage de zone, sur les réseaux des bénéficiaires visés à l'article 2 ;
- Expérimentations concourant aux objectifs ci-dessus.

Article 2 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires de l'aide régionale sont l'Etat et les collectivités publiques gestionnaires des voiries concernées (Départements, Ville de Paris).

Article 3 : Modalités de financement**• Nature des dépenses subventionnables :**

- La participation financière de la Région s'applique aux études, y compris expérimentales, aux dépenses liées aux procédures et aux débats publics, aux acquisitions foncières, aux travaux de toute nature liés au projet, ainsi qu'à l'évaluation a posteriori...
- Les dépenses de fonctionnement, quelle qu'en soit la nature, sont exclues.
- Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non respect de ses engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.
- Les opérations départementales sont financées hors taxes, les opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat sont financées toutes taxes comprises.

• Taux de financement maximum :

- La participation de la Région au financement des opérations retenues au titre de ce dispositif est plafonnée à 50 % de la dépense subventionnable restant à la charge du maître d'ouvrage, après déduction des subventions ou fonds de concours qui lui sont attribués par ailleurs.

Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire.

Les aménagements du réseau magistral sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ont fait l'objet d'un protocole entre l'Etat et la Région signé le 30 septembre 2013.

ANNEXE 9 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE

Dispositif N°1 : Mettre en place un dispositif permettant de préserver ou d'aménager des sites logistique en zone urbaine dense et d'intégrer la logistique urbaine dans les nouveaux projets d'aménagement urbain.

L'avenir des plateformes logistiques est un enjeu central pour la préservation de nos échanges. L'optimisation du fonctionnement logistique régional apparaît comme l'une des actions les plus pertinentes à mener dans le domaine du transport des marchandises et de la logistique.

Il faut donc réfléchir à l'implantation des plateformes en Île-de-France en prenant en compte la création de nouvelles plateformes, mais aussi l'amélioration de la gestion des sites existants et l'accompagnement de leur reconversion.

Dans ce contexte, la Région souhaite mettre en œuvre une politique qui permettra de préserver le foncier lié aux activités logistiques. Le PDU identifie d'ailleurs un ensemble de sites prioritaires en petite et moyenne couronne.

Au cœur des enjeux d'attractivité de la métropole, du bien être de ses habitants et salariés, et de son équilibre, les réponses à apporter se doivent d'être novatrices, tant en termes d'organisation et de mutualisation des flux, qu'en termes de formes et d'articulations urbaines.

Pour répondre à cet enjeu important pour le développement métropolitain, la question de la préservation foncière est essentielle. Pour y répondre la Région souhaite intervenir de trois façons :

1/ Poursuivre le travail qui a débuté en 2012 afin d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'un dispositif Régional de soutien à la création ou réhabilitation d'espaces logistiques urbains (ELU).

Ce dispositif se réalisera en 3 grandes phases et sur plusieurs années :

Phase 1 : identification d'un ensemble de sites et diagnostics techniques, financiers et opérationnels (réalisée) ;

Phase 2 : expérimentation sur sites pilotes en lien avec les collectivités (appel à candidatures) ;

Phase 3 : Définition d'un modèle. Il s'agira de tester la viabilité d'un modèle reproductible.

La première phase d'analyse a été menée par l'IAU Ile-de-France. Parmi les 90 sites identifiés, une quinzaine de sites potentiels a été retenue suite aux entretiens réalisés avec les acteurs de l'immobilier logistique (Proudreed, Sogaris, CBRE...). Parmi ces sites, une dizaine a fait l'objet d'une analyse financière de la part de l'EPFIF en vue de confronter la charge foncière de cession au « prix d'acquisition admissible » pour une opération d'immobilier logistique en zone dense. L'expérimentation de tels lieux, en lien avec les besoins des logisticiens et des utilisateurs finaux, doit permettre de dégager un modèle vertueux répliquable d'intégration urbaine des services logistiques.

La première phase a également permis l'élaboration d'un cahier des charges de consultation d'opérateurs spécialisés pour le montage d'ELU.

La prochaine étape = phase 2

Elle consistera à tester une ou des opérations afin de définir les conditions financières et réglementaires, qui permettraient de garantir l'équilibre financier du programme envisagé. C'est l'objet du présent dispositif qui correspond à la phase n°2 et qui débutera par un appel à candidatures auprès des collectivités.

Cette expérimentation aura pour but de préciser les contours du dispositif régional à mettre en place pour garantir concrètement la préservation d'emprises destinées à accueillir des activités de distribution ou logistiques en Île-de-France et de définir un modèle financier d'intervention.

Il s'agira au terme de cette démarche d'aider au calibrage financier du dispositif que la Région envisage de mettre en place. Ce calibrage se basera sur l'identification des conditions nécessaires à la réalisation de ces opérations et des leviers permettant la réalisation d'un projet de réimplantation logistique.

Cette étape sera notamment enclenchée par le cofinancement à destination de la ou des collectivités locales concernées par le site pilote d'une étude par la Région et éventuellement l'EPFIF, dont le cahier des charges aura été établi conjointement au préalable.

2/ Intégrer les enjeux de logistique urbaine dans l'aménagement ou le réaménagement de quartiers

L'Île-de-France compte de nombreuses opérations de renouvellement urbain et, à cette occasion, la prise en compte des besoins en logistique pourrait être privilégiée. Les problématiques sont multiples :

- répondre aux besoins des entreprises présentes dans la zone d'aménagement mais aussi sur un périmètre alentour ;
- réinsertion de la logistique urbaine en zone dense face au desserrement des sites logistiques vers la grande couronne qui entraîne des flux supplémentaires sur le réseau routier.

Pour cela, la Région se rapprochera des collectivités qui travailleront sur des projets d'aménagement (ZAC, éco-quartier), et pourra les assister pour réaliser un référentiel 'logistique urbaine'. Cette première réflexion sera menée sur le projet des Docks de St-Ouen et se réalisera en lien avec le service aménagement de la Région Île-de-France.

3/ Optimisation de l'utilisation des espaces pour des services urbains de proximité

Cette démarche permettra de valoriser des espaces actuellement non utilisés et de créer une dynamique sur ces territoires afin de faciliter la gestion des flux de marchandises.

La mise en œuvre de tels projets constitue une opportunité à plusieurs échelles territoriales, permettant d'ancrer localement des emplois mais également d'assurer l'approvisionnement nécessaire au fonctionnement des territoires et de la métropole. Ils s'inscrivent dans le redéveloppement et l'amélioration de l'armature régionale du fret et de la logistique.

Il existe plusieurs possibilités comme :

- la transformation des usages de certains sites (parkings, rez-de-chaussées de locaux commerciaux vacants, garages etc.) ou création de nouveaux espaces (délaisés, dents creuses, etc.) pour réinsérer des espaces logistiques en ville ;
- Optimisation des flux : des espaces conçus aussi bien pour les flux aller que pour les flux retour.

La rencontre entre les besoins des acteurs privés et les disponibilités des espaces sur le territoire est indispensable pour proposer une offre pertinente. Des composantes doivent être abordées, en plus de la définition technique :

- Le modèle économique pour l'aménagement et l'exploitation de la zone ;
- Le modèle technico-juridique pour proposer un portage viable et une concurrence loyale pour leur utilisation ;
- Le modèle « social et sociétal » pour permettre une acceptabilité par les habitants et par les politiques.

Article 1 : Critères d'éligibilité

Pour le point n°1 : Etudier l'opportunité et la faisabilité d'un dispositif Régional de soutien à la création d'espaces logistiques urbains (ELU)

Les sites éligibles seront ceux présentant de réels enjeux logistiques pour le territoire. L'objectif étant de quantifier le foncier logistique à créer et à réaménager à l'échelle de ce territoire en ayant une approche territoriale des zones accueillant des fonctions logistiques : gouvernance, fonctionnement/dysfonctionnements (dégradées, taux de remplissage, installations terminales embranchées non utilisées, vacance...), déperditions d'implantations logistiques (où, pourquoi), et une approche économique : organisation et besoins des principaux générateurs de flux (industriels, distributeurs, agro-alimentaire, déchets, messagers) : flux amont/aval, Infrastructure Terminale Embranchée (ITE) utilisée ou non, besoin en matière d'implantation logistique.

Le présent dispositif porte sur la seconde phase mentionnée ci-dessus : phase 2 : expérimentation sur sites pilotes en lien avec les collectivités volontaires.

Afin de mettre en place cette seconde phase, 4 étapes sont nécessaires

Les étapes nécessaires :

Etape 1 : lancer un appel à candidatures auprès des collectivités territoriales de la première couronne et sélectionner les acteurs souhaitant travailler à la réalisation de l'opération ;

Etape 2 : Réaliser un diagnostic financier et opérationnel pour chacun des sites retenus ;

Etape 3 : réalisation d'études de définition et opérationnelles ;

Etape 4 : aide à la réalisation des opérations.

Définition des étapes d'une démarche d'appel à projet en lien avec les collectivités

Après l'identification des sites à retenir et leur caractérisation par rapport à la problématique fret-logistique et au contexte d'urbanisation dans lequel ils se situent, il s'agira d'initier la démarche

avec les différents acteurs souhaitant travailler à la réalisation de l'opération. Il faudra également définir à quelles conditions le (ou les) programme(s) envisagé(s) permettrai(en)t d'aboutir à un équilibre financier.

Constitution d'un groupe de travail

Aux côtés de la Région, un ensemble de partenaires intervenant au niveau du foncier et de l'immobilier ayant déjà montré leur intérêt pour la démarche devront être associés.

Il s'agit en particulier des acteurs institutionnels comme l'EPFIF, l'AFTRP, les EPA, la Caisse des Dépôts et Consignations ainsi que Ports de Paris, RFF et SNCF en tant que propriétaires fonciers.

Il convient d'associer également des aménageurs et promoteurs-investisseurs privés comme en particulier : Foncière Europe Logistique, Prologis, Sogaris, Proudreed, DHL, GA promotion, Alsei, CAP Performance, CBRE, Panhard Développement, Gazeley.

Mise en œuvre de l'expérimentation

Une fois que le programme correspondant à chaque site aura été défini de même que les conditions financières et urbanistiques de sa réalisation, l'EPFIF assistera la Région dans la mise en œuvre opérationnelle des actions de requalification-réaménagement des sites retenus. Concernant les sites situés hors périmètre EPFIF, la Région étudiera les conditions directement avec le porteur de projet tel que l'aménageur par exemple.

Pour le point n°2 : Intégrer les enjeux de logistique urbaine dans l'aménagement ou le réaménagement de quartiers

La participation financière de la région s'applique à l'élaboration des études de diagnostic permettant d'intégrer les enjeux de logistique urbaine dans l'aménagement ou le réaménagement de quartiers : l'Île-de-France compte de nombreuses opérations de renouvellement urbain et, à cette occasion, la prise en compte des besoins en logistique pourrait être privilégiée. Les problématiques sont multiples :

- répondre aux besoins des entreprises présentes dans la zone d'aménagement mais aussi sur un périmètre alentour ;
- réinsertion de la logistique urbaine en zone dense face au desserrement des sites logistiques vers la grande couronne qui entraîne des flux supplémentaires sur le réseau routier.

En termes d'objectifs, cette réflexion se traduirait par la création d'un référentiel (cahier des charges) mais aussi par une qualification de l'offre et de la demande sur le secteur concerné.

Pour le point 3 : Optimisation de l'utilisation des espaces pour des services urbains de proximité

La Région soutiendra financièrement les collectivités qui réaliseront :

- la transformation des usages de certains sites (parkings, rez-de-chaussées de locaux commerciaux vacants, garages, etc.) ou création de nouveaux espaces (délaisés, dents creuses, etc.) pour réinsérer des espaces logistiques en ville ;
- Optimisation des flux : des espaces conçus aussi bien pour les flux aller que pour les flux retour.

Article 2 : Bénéficiaires**Pour le point 1**

Les collectivités territoriales : les collectivités locales et leurs groupements, les syndicats mixtes, l'EPFIF.

Pour le point 2

Les collectivités territoriales : les collectivités locales et leurs groupements, les syndicats mixtes

Pour le point 3

Les collectivités territoriales : les collectivités locales et leurs groupements, les syndicats mixtes.

Pour les 3 points, sont également éligibles les maîtres d'ouvrage délégués mandatés par un maître d'ouvrage public éligible au dispositif par un contrat comprenant les modalités et le montant de la participation financière de la Région ainsi que les modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage public.

Article 3 : Modalités de financement**Pour le point 1**

Les modalités de financement définies dans le présent dispositif concernent la mise en œuvre de la deuxième phase.

La Région interviendra sur :

- 1/ des études opérationnelles
- 2/ aide à la réalisation des opérations

La Région interviendra financièrement de la façon suivante :

Concernant les études opérationnelles :

- Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées aux études opérationnelles
- Taux de financement maximum: 50%
- Plafonds de dépenses éligibles : 500 000 € pour chacun des sites

Concernant la réalisation des opérations :

- Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées aux opérations d'aménagement des espaces
- Taux de financement maximum: 50%
- Plafonds de dépenses éligibles : 1000 000 € pour chacun des sites (1 site par an par collectivité)

Pour le point 2

Les modalités de financement définies dans le présent dispositif concernent les études de diagnostics qui permettront de réaliser un référentiel 'logistique urbaine' pour les nouveaux projets d'aménagement.

- Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées aux études de diagnostics
- Taux de financement maximum: 50%
- Plafonds de dépenses éligibles : 200 000 € pour chacun des sites

Pour le point 3

Les modalités de financement définies dans le présent dispositif concernent des études et les opérations d'aménagement (embellissement, sécurisation, accès, communication visuelle). Si le projet comprend l'aménagement de bornes de recharges, il pourra être examiné dans le cadre du dispositif NVU (Nouveaux Véhicules Urbains en annexe n°10 au présent rapport).

Les études

- Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées aux études de diagnostics
- Taux de financement maximum: 50%
- Plafonds de dépenses éligibles : 200 000 € pour chacun des sites
- Mode de calcul de l'aide régionale : 50% sur les dépenses subventionnables

Les opérations d'aménagement :

- Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées aux opérations d'aménagement
- Taux de financement maximum: 50%
- Plafonds de dépenses éligibles : 500 000 € pour chacun des sites
- Mode de calcul de l'aide régionale : 50% sur les dépenses subventionnables

Article 4 : Modalité 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 (et éventuellement les autres co-financeurs).

DISPOSITIF 2 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport de marchandises et optimiser les conditions de livraison par des actions innovantes de logistique urbaine

L'amélioration des performances environnementales du transport de marchandises est un des principaux objectifs du PDUIF.

Il existe aujourd'hui un grand nombre de dysfonctionnements empêchant une circulation propre et fluide des marchandises. En effet, les emplacements de livraisons sur la voirie sont souvent utilisés par d'autres véhicules. Les livraisons s'effectuent souvent au détriment de la fluidité de la circulation.

Ce mauvais usage des emplacements de livraison sur la voirie pénalise les professionnels et l'ensemble des utilisateurs de l'espace public. Pour contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises, la Région souhaite procéder en trois temps:

1. Continuer à accompagner les Départements dans la réalisation de chartes marchandises ;
2. Accompagner les Départements qui sont dans une phase de mise en œuvre de leur charte (études et phase opérationnelle d'expérimentations) ;
3. Accompagner les entreprises de transport routier à améliorer leur bilan carbone via la charte 'Objectif CO2'.

Article 1 : Critères d'éligibilité**Pour le point 1 : L'élaboration et la mise en œuvre des chartes d'objectifs marchandises**

La participation financière de la Région s'applique à l'élaboration et la mise en œuvre des chartes d'objectifs marchandises. L'objectif visé au travers des chartes est multiple. Tout d'abord, les gestionnaires de voirie mais aussi les entreprises sont confrontés à la problématique des encombrements, ce qui est source de conflits d'usage de la voirie, de perte de temps et de dépenses énergétiques. L'objectif des chartes est donc d'optimiser l'usage de l'espace public, notamment en privilégiant la disponibilité des emplacements de courte durée, libérant ainsi la voirie de points bloquants : stationnement des véhicules de livraison en double file, rotations inutiles, temps d'opération excessifs...

Au travers de ces chartes la Région aura un rôle :

- de bâtisseur d'infrastructure à travers le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 et au travers des futures contractualisations ;
- d'accompagnateur de l'initiative des départements pour la logistique urbaine à partir du PDUIF en vigueur et révisé. La Région continuera d'accompagner certains projets d'aménagement de lignes de bus et de pôles d'échanges, et veillera à ce que la problématique des livraisons soit prise en compte ;
- de diffusion des connaissances à travers le partage des études menées pour favoriser la mise en perspective à une échelle régionale et la mise en cohérence.

Pour le point 2 : mise en œuvre des chartes

La Région souhaite encourager les collectivités à mettre en œuvre des actions innovantes d'amélioration de la distribution des marchandises. L'objectif est d'initier, encourager et

concrétiser des actions territoriales efficaces permettant une amélioration quantifiable de la qualité de l'air.

La Région souhaite poursuivre son soutien auprès des départements ou des communes (pour la déclinaison des chartes sur leur territoire) qui seront dans une phase opérationnelle. La participation financière de la Région s'appliquera à la réalisation d'études et à l'accompagnement d'expérimentations.

Pour le point 3: Accompagner les entreprises de transport routier à améliorer leur bilan carbone via la charte 'Objectif CO2' : aide au conseil et au financement des diagnostics

La Région souhaite rejoindre la démarche vertueuse (charte 'Objectif CO2') élaborée par l'Etat et l'ADEME, afin de pouvoir multiplier auprès des entreprises franciliennes de transport de marchandises, des démarches volontaires qui viseraient à réduire significativement leur empreinte carbone.

Adhérer à la charte est une démarche volontaire, qui s'adresse aux entreprises de transporteurs, et vise à :

- améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de CO₂ liées à la consommation de carburant ;
- leur fournir un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu nationalement.

Pour cela, la Région souhaite venir en appui à la démarche et soutenir les entreprises qui rencontreraient des difficultés pour se lancer, notamment les TPE. En effet, chaque entreprise décidant de signer la charte d'engagements doit au préalable avoir réalisé un diagnostic CO₂ qui vise à :

- définir des indicateurs de performance environnementale avec un objectif chiffré de réduction associé ;
- établir un plan d'actions sur une période de 3 ans ;
- fixer les indicateurs et objectifs chiffrés pour les actions identifiées.

La Région pourrait aider au financement de ces diagnostics. Chaque dossier de subvention fait ensuite l'objet d'une présentation pour attribution en commission permanente.

Cette démarche répond pleinement à la stratégie proposée au sein du volet Marchandises du PDUIF qui vise notamment à améliorer les performances environnementales du transport de marchandises.

Article 2 : Bénéficiaires

Pour le point 1 :

Les Départements

Pour le point 2 :

Les Départements et les communes signataires de la charte ou du schéma.

Pour le point 3 :

Les entreprises (PME ou TPE) et les associations d'entreprises

Article 3 : Modalités de financement**Pour le point n°1 : L'élaboration et la mise en œuvre des chartes d'objectifs marchandises**

- **Nature des dépenses subventionnables** : Chaque département bénéficiera d'une charte propre d'objectifs marchandises. La Région apportera une subvention pour financer l'élaboration et la mise en œuvre de ces chartes.
- **Taux de financement maximum** : 50%
Plafond de dépenses subventionnables : 200 000 euros par charte

Pour le point N°2 : mise en œuvre des chartes**Pour les études**

- **Nature des dépenses subventionnables** : La Région apportera une subvention pour financer les études qui permettront l'élaboration et la mise en œuvre pour des solutions innovantes de distribution urbaine
- **Taux de financement maximum** : 50%
- **Plafond de dépenses subventionnables**: 100 000 euros par projet ou par an

Pour les expérimentations

- **Nature des dépenses subventionnables** : La Région apportera une subvention pour financer l'élaboration et la mise en œuvre pour des solutions innovantes de distribution urbaine
- **Taux de financement maximum** : 35%
Plafond de dépenses subventionnables: 300 000 euros par projet ou par an

Pour le Point 3 :

- **Nature des dépenses subventionnables** : dépenses liées aux études de diagnostics auprès des TPE et des PME,
- **Taux de financement maximum** : 50%
- **Plafond de dépenses éligibles** : 30 000€ par entreprises ou associations d'entreprises.

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Article 4 : Modalité 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 les bénéficiaires (et éventuellement les autres co-financeurs).

DISPOSITIF 3 : Favoriser le report modal et développer les bonnes pratiques

Ce dispositif a vocation à compléter les interventions de la Région dans le cadre du contrat de projets pour la réalisation de plateformes multimodales fluviales ou ferroviaires. La Région a en effet vocation à soutenir des collectivités ou des opérateurs qui interviennent au profit d'un ensemble d'entreprises.

La Région souhaite intervenir de la façon suivante :

- 1) Soutenir les entreprises qui souhaitent accéder aux réseaux fluviaux et aux réseaux ferroviaires par des embranchements ou équipements spécialisés. (Une convention a été signée avec VNF 'gestion du Plan d'Aides au Report Modal : PARM CP 13-556').
- 2) Aide au démarrage, la Région aidera les entreprises qui réaliseront du transport ferroviaire et fluvial sur le territoire francilien.
- 3) Accompagner des projets visant à améliorer les performances des chaînes logistiques sur le 'dernier kilomètre' et réduire leurs impacts environnementaux en améliorant les conditions de livraison. Ce point concernera les initiatives privées, seules les TPE seront concernées.

Article 1 : Critères d'éligibilité

1. **Aide aux embranchements fluviaux et ferrés** : Création ou réactivation d'installations terminales embranchées fer ou fluvial, réalisation de quais de déchargement, nouveaux équipements de manutention permettant la mise en œuvre d'une approche multimodale. La Région s'appuie sur les dispositifs existants VNF (notifié auprès de l'Europe par décision du 20/03/13) et RFF et les abonde à parité avec les opérateurs afin de traiter un plus grand nombre de demandes.
2. **Aide au démarrage à l'exploitation ou à l'investissement pour le transport fluvial et ferré**. La Région versera une aide aux entreprises qui réaliseront du transport modal (ferré et fluvial) en Ile de France. **L'aide portera sur la création de nouveaux services ferrés ou fluviaux de transports de marchandises. Les OFP pourront notamment être concernés par ce dispositif.**
3. **Accompagner des projets visant à améliorer les performances des chaînes logistiques sur le 'dernier kilomètre' et réduire leurs impacts environnementaux en améliorant les conditions de livraison**
Ces expérimentations portent principalement sur la création de services innovants permettant l'organisation plus rationnelle des livraisons et la distribution des marchandises en ville en réduisant également les nuisances liées à la logistique urbaine. Elles doivent notamment prévoir l'utilisation de véhicules propres et des conditions de travail exemplaires. L'aide s'appliquera à l'exploitation et à l'investissement et ne concernera que les TPE.

Article 2 : Bénéficiaires**Pour le Point 1 :**

Les opérateurs VNF ou RFF

Pour le point 2 :

Les entreprises qui réaliseront du transport de marchandise par voie fluviales ou ferroviaires en Ile-de-France.

Pour le point 3 :

Les entreprises : seules les TPE (moins de 10 salariés) et les associations seront éligibles.

Article 3 : Modalités de financement**Pour le Point 1 :**

- **Nature des dépenses subventionnables** : dépenses liées à la création ou réactivation d'embranchement ferroviaire ou fluvial, réalisation de quais de déchargement, nouveaux équipements de manutention permettant la mise en œuvre d'une approche multimodale.
- **Modalités d'intervention** : La Région intervient en abondant les dispositifs VNF et RFF. Elle intervient à parité avec les opérateurs à hauteur de 50%, dans la limite d'un plafond de 500 000 euros par an.

Pour le Point 2 :

- **Nature des dépenses subventionnables** : dépenses liées à l'exploitation ou à l'investissement pour le transport ferroviaire ou fluvial des marchandises.
- **Taux de financement maximum** : 50%
Plafond de dépenses subventionnables: 400 000 euros par entreprise
- **Modalités d'intervention** : La Région versera une aide plafonnée à 200 000 € (toutes aides publiques confondues).

Pour le Point 3 :

- **Nature des dépenses subventionnables** : dépenses liées à l'exploitation et en investissement sur des projets innovants de logistique urbaine
- **Taux de financement maximum** : 50%
Plafond de dépenses subventionnables: 400 000 euros par entreprise
- **Modalités d'intervention** : La Région versera une aide plafonnée à 200 000 € (toutes aides publiques confondues).

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Article 4 : Modalité 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 les bénéficiaires (et éventuellement les autres co-financeurs).

ANNEXE 10 à la délibération : POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DE L'INNOVATION ET DES ACTIONS PILOTES

La présente politique vise à accompagner les porteurs de projets dans la réalisation d'études, de recherches, d'actions innovantes ou de projets pilotes en Île-de-France, pour accélérer les mutations technologiques et comportementales en matière de mobilité.

Le caractère innovant d'un projet peut porter sur son apport technologique ou sur la mise en œuvre d'une technologie déjà existante par ailleurs, mais dont l'utilisation inventive permettra de l'étendre à de nouveaux usages, usagers ou territoires. Ainsi, les projets soutenus viseront à enclencher des ruptures dans l'organisation des mobilités, ruptures qui pourront être aussi bien technologiques que comportementales, sociales, économiques (modèle économique), ou encore de gouvernance.

Sa mise en œuvre repose sur les grands principes suivants :

- **Articulation avec les autres dispositifs régionaux de soutien à l'innovation** (notamment ceux portés par la direction Développement économique et innovation de l'unité développement) afin de mutualiser les moyens et de renforcer la lisibilité des actions régionales.
Ces dispositifs sont proposés dans le cadre du soutien à l'innovation en faveur de la conversion écologique et sociale de l'Île-de-France (Aide à la maturation de projet innovants-AIMA, Aide à l'innovation responsable-AIR, Aide à l'expérimentation de projets innovants-AIXPé, aide aux projets collaboratifs)⁶. Ils ne relèvent pas directement du présent PRMD mais ils peuvent intégrer des projets liés à la thématique des transports et de la mobilité durable. Les projets répondant aux critères de ces dispositifs seront ainsi réorientés vers les services de la Région en charge de leur instruction ;
- **Mise en place d'un cadre d'intervention spécifique à la Direction des Transports pour les projets de mobilité s'inscrivant dans les objectifs du PDUIF et du PRMD** mais ne rentrant pas dans le cadre des dispositifs déjà existants ;
- **Animation et communication autour de ces politiques régionales** par l'organisation de séminaires ou cycles de conférences pour améliorer le partage et la diffusion des informations auprès de tous les acteurs franciliens (sur les projets soutenus, les soutiens existants au niveau régional, national ou européen, les potentialités d'innovation des territoires, les attentes de la Région...).

Article 1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux travaux liés aux études, à la recherche, à l'expérimentation ou au déploiement dans le cadre de projets innovants ou d'actions pilotes en matière de mobilité, en Île-de-France.

⁶ Pour plus d'information sur ces dispositifs voir : www.creersaboite.fr, www.innovation-idf.org, www.bpifrance.fr

L'intervention de la Région passera par l'une des modalités suivantes :

- Soutien à des démarches initiées par des acteurs franciliens et visant à tester la mise en œuvre de concepts, d'outils ou de méthodes innovantes
- Lancement d'appels à projets (AAP) ou d'appels à manifestation d'intérêt (AMI) organisés par la Région, seule ou en partenariat avec l'ADEME, pour expérimenter des écosystèmes de mobilité ou pour faire émerger des démarches structurées d'innovation sur des territoires.

Le règlement et les modalités d'organisation des AAP ou AMI (thèmes, critères, composition du comité scientifique, ...) seront présentés en commission permanente.

Les projets soutenus en dehors des appels à projet pourront porter sur :

- des études : notamment études sur les NVU pour soutenir la recherche et l'innovation permettant de proposer de nouveaux types de véhicules, mais aussi pour préciser les modalités ou les conditions d'un usage plus généralisé (auprès du grand public ou dans le cadre de renouvellement de flottes), études sur les systèmes de transport intelligents, études sur la mise en place de nouveaux outils d'analyse et d'aide à la décision ;
- des expérimentations : pour tester en réel dans le cadre de démonstrateurs les modalités de mise en œuvre ou de diffusion d'un produit, service ou process innovant, ou pour valider de nouveaux modèles économiques. Ces expérimentations, d'une durée maximum de 24 mois, pourront également s'inscrire dans la continuité des soutiens de l'UDEV pour poursuivre l'accompagnement en phase opérationnelle de projets soutenus en amont dans leur phase R&D ;
- le déploiement sur un territoire d'un outil ou service innovant visant à favoriser le report modal, changer les comportements de mobilité, améliorer l'accessibilité aux nouvelles mobilités pour toutes les catégories de population et tous les territoires, favoriser l'adaptation des politiques locales de mobilité, réduire l'impact environnemental des déplacements. Les projets de déploiement devront tous intégrer un dispositif de suivi et d'évaluation afin d'analyser l'impact sur les choix modaux et sur les besoins de mobilité.

Article 2 : Bénéficiaires

Les collectivités et leurs groupements, établissements publics, associations, GIE, syndicats mixtes, les entreprises (petites et moyennes), SEM, Etat, fondations.

Article 3 : Modalités de financement

1) Projets hors appel à projets :

- **Nature des dépenses subventionnables :**

Dépenses liées aux études, ingénierie, travaux de recherche, équipements, investissements immatériels, communication, frais de personnel,

- **Taux de financement maximum et plafond des dépenses subventionnables :**

50% du montant subventionnable du projet dans la limite d'un plafond de dépenses subventionnables de 1 M€ HT par projet sélectionné.

Les aides régionales sont cumulables avec d'autres aides dans la limite de 70% du total du coût du projet, 30% au moins devant rester la charge du porteur de projet.

Les aides régionales attribuées au titre du présent dispositif ne sont pas cumulables avec les aides des autres dispositifs du PRMD.

2) Appels à projets / Appels à manifestation d'intérêt :

Se reporter au règlement de chaque AAP ou AMI

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Article 4 : Modalité de versement et de suivi/ conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres cofinanceurs).

Les effets des innovations et mesures pilotes financées par la Région feront l'objet chaque année d'un bilan présenté en Commission des Transports.

ANNEXE 11 à la délibération : CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT SUR L'EUROVELO-ROUTE N°3



EUROVELO 3 EN FRANCE

CONVENTION DE PARTENARIAT - 2014-2016

N° 2014-001

ENTRE :**La REGIONILE-DE-FRANCE, représenté par Jean Paul HUCHON, Président**

dont le siège se situe 33 rue Barbet de Jouy – 75007 Paris, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région » ci-après désignée « le chef de file »

Et,**La REGION NORD PAS DE CALAIS, représenté par Daniel PERCHERON, Président**

dont le siège se situe 151, avenue Hoover -59555 LILLE CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION PICARDIE, représenté par Claude GEWERC, Président Sénateur,**

dont le siège se situe 11, mail Albert 1^{er} BP. 2616 - 80026 AMIENS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION CENTRE, représenté par François BONNEAU, Président,**

dont le siège se situe 9, rue Saint-Pierre Lentin -45041 ORLEANS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION BOURGOGNE, représenté par François PATRIAT, Président,**

dont le siège se situe 17 boulevard de la Trémouille CS 23502 - 21035 DIJON CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION POITOU-CHARENTES, représenté par Jean-François MACAIRE, Président,**

dont le siège se situe 15, rue de l'Ancienne Comédie - BP.575 - 86021 POITIERS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION MIDI-PYRENEES, représenté par Martin MALVY, Président,**

dont le siège se situe 22, boulevard du Maréchal-Juin - 31406 Toulouse CEDEX 9, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**La REGION AQUITAINE, représenté par Alain ROUSSET, Président**

dont le siège se situe 14, rue François-de-Sourdis - 33077 BORDEAUX CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil régional en date du ci-après dénommé « la Région »

Et,**Le DEPARTEMENT DU NORD, représenté par Patrick KANNER, Président**

dont le siège se situe 2, rue Jacquemars Gielée - 59047 LILLE CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,**Le DEPARTEMENT DE L' AISNE, représenté par Yves DAUDIGNY, Président**

dont le siège se situe 2, rue Paul Domer - 02013 LAON CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,**Le DEPARTEMENT DE L'OISE, représenté par Yves ROME, Sénateur Président**

dont le siège se situe 1, rue Cambry - BP. 941 - 60024 BEAUVAIS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE, représenté par Vincent EBLE, Président,
dont le siège se situe Place de la Préfecture - 77010 MELUN CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE LA SEINE SAINT DENIS, représenté par Stéphane TROUSSEL, Président
dont le siège se situe BP. 193 - 93003 BOBIGNY CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

La VILLE DE PARIS, représentée par Anne HIDALGO, Maire,
dont le siège se situe 40 rue du Louvre (Hôtel de ville) – 75001 PARIS, dûment mandaté par délibération n° du conseil municipal en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE, représenté par Christian FAVIER, Président,
dont le siège se situe Avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE L'ESSONNE, représenté par Jérôme GUEDJ, Président,
dont le siège se situe Boulevard de France - 91012 EVRY CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DU LOIRET, représenté par Eric DOLIGE, Président,
dont le siège se situe 15, rue Eugène Vignat - BP. 2019 - 45010 ORLEANS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DU LOIR-ET-CHER, représenté par Maurice LEROY, Président,
dont le siège se situe Place de la République 41020 BLOIS CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE L'INDRE-ET-LOIRE, représenté par Frédéric THOMAS, Président,
dont le siège se situe Place de la Préfecture - 37927 TOURS CEDEX 09, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE LA VIENNE, représenté par Claude BERTAUD, Président,
dont le siège se situe Place Aristide Briand - BP. 319 - 86021 POITIERS Cedex, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DE LA CHARENTE, représenté par Michel BOUTANT, Président,
dont le siège se situe 31, boulevard Emile-Roux - 16917 ANGOULEME CEDEX 09, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

CHARENTE MARITIME TOURISME, représenté par Stéphane VILLAIN, Président, dont le siège se situe 85 boulevard de la République – 17076 LA ROCHELLE Cedex 9, dûment mandaté par délibération n°

..... du conseil général en date du ci-après dénommé « le Comité Départemental du Tourisme »

Et,

Le DEPARTEMENT DE LA GIRONDE, représenté par Philippe MADRELLE, Président, dont le siège se situe Esplanade Charles-de-Gaulle - 33077 BORDEAUX CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DU LOT-ET-GARONNE, représenté par Pierre CAMANI, Président, dont le siège se situe Centre administratif Saint-Jacques - 47922 AGEN CEDEX 09, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DES LANDES, représenté par Henry EMMANUELLI, Président, dont le siège se situe 23, avenue Victor Hugo - 40011 MONT DE MARSAN CEDEX, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DU GERS, représenté par Philippe MARTIN, Président, dont le siège se situe BP 569 81 route de Pessan - 32022 AUCH Cedex, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Et,

Le DEPARTEMENT DES PYRENEES ATLANTIQUES, représenté par Georges LABAZEE, Président, dont le siège se situe 64, avenue Jean Biray - 64058 PAU CEDEX 09, dûment mandaté par délibération n° du conseil général en date du ci-après dénommé « le Département »

Ci-après désignés « les partenaires »

VU La délibération du Conseil Régional n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

Il a été exposé ce qui suit :

Sur le plan des grands itinéraires touristiques, un projet européen « EUROVELOROUTE » a été initié après le succès, dans les années 80, d'un itinéraire cyclable de 600 km le long du Danube, entre l'Autriche et l'Allemagne. Ce parcours attire aujourd'hui plus de 100.000 touristes à vélo par an et dégage un chiffre d'affaires annuel de près de 44 millions d'Euros.

L'Europe s'est fixé pour objectif, en lien avec la Fédération Européenne des Cyclistes de promouvoir l'aménagement de 12 itinéraires de véloroutes. L'un d'entre eux, nommé **Pilgrim's Route ou EuroVelo-route n°3, reliera Trondheim en Norvège à Saint Jacques de Compostelle en Espagne, et traversera la France sur environ 1565 km.**

Ce projet a été intégré dans le Schéma national français des Véloroutes et Voies Vertes. Il est également intégré aux Schémas régionaux et départementaux.

A ce jour les niveaux de réalisation de cet itinéraire sont d'environ 50%. La concrétisation de cet itinéraire représente donc un potentiel exceptionnel pour l'itinérance à vélo en France aussi bien pour la clientèle française que pour la clientèle étrangère.

Conscients des enjeux économiques, les territoires directement concernés par l'aménagement et la valorisation touristique de cet itinéraire cyclable, ont entamé une réflexion commune.

Réunis à Paris le 04 juin 2013 lors d'un Comité de Pilotage fondateur, les partenaires concernés par le tracé de l'EuroVelo-route n°3 en France ont convenu de travailler à l'élaboration d'un projet de valorisation touristique commun, en créant un réseau d'échange composé :

- de trois comités techniques,
- d'un comité de pilotage, réunissant les collectivités partenaires,
- d'un comité d'itinéraire élargi aux acteurs publics, privés ainsi qu'aux associations d'usagers représentatives.

Les actions à mettre en place doivent porter prioritairement sur la continuité de l'itinéraire (infrastructure et signalisation), les services touristiques (hébergements, location) et la définition d'un plan marketing.

A cet effet, il est proposé à l'ensemble des partenaires de cette démarche collective de :

- **s'engager dans un projet commun de valorisation touristique de l'EuroVelo-route n°3 selon, le Plan d'actions 2014-2016** présenté ci-après,
- doter l'itinéraire d'une signature commune,
- confier à la Région Ile de France la coordination du projet commun

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir :

- les modalités de gouvernance et de fonctionnement pour la conduite d'un projet commun sur l'EuroVelo 3 en France,
- le rôle de chaque partenaire identifié dans le schéma global de gouvernance,
- les règles de financement communes du projet selon le plan d'actions retenu dans la présente convention.

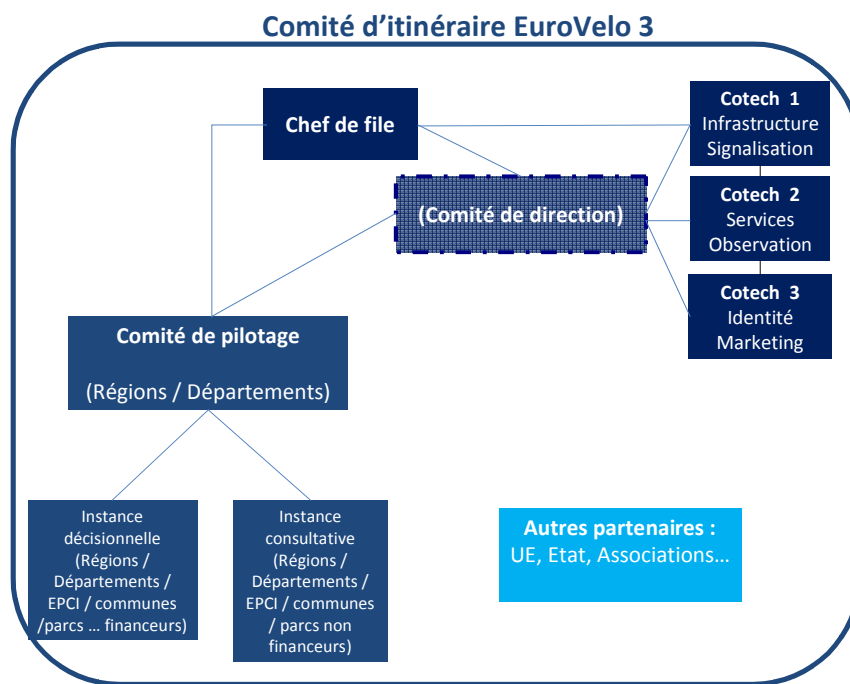
La convention définit le cadre global du partenariat et l'engagement des partenaires à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réussite du projet d'EuroVelo 3 en France. La signature de la présente convention vaut engagement des partenaires à verser les contributions nécessaires au financement des actions communes décrites à l'article 5 et selon les modalités précisées par son article 6. Elle pourra, au besoin, être complétée par une convention bipartite entre la Région Ile-de-France, en tant que chef de file, et chaque partenaire financeur.

La présente convention n'a pas pour objet de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage affectée à la réalisation de l'infrastructure, celle-ci étant laissée aux collectivités territoriales concernées par l'itinéraire (régions, départements, communes, EPCI, syndicats mixtes, parcs naturels...), selon leurs compétences et prérogatives.

ARTICLE 2 –GOUVERNANCE DU PROJET

La réalisation du plan d'actions suppose la mise en œuvre concomitante d'une organisation garante de la coordination, de l'élaboration des actions et de la prise de décision.

Le schéma suivant explicite l'organisation prévue pour la mise en œuvre du projet :



Le rôle de chaque niveau est ainsi précisé :

- **Le Comité d'itinéraire** : Instance d'information et de concertation, il est composé des membres du comité de pilotage et des associations représentatives, des services de l'Etat, de l'Union Européenne au travers de l'association European Cyclists Federation (ECF) et de tout autre partenaire jugé opportun à la conduite du projet de l'EuroVelo-route n°3. La décision d'intégration de nouveaux partenaires appartient au Comité de pilotage.
- **Le Chef de file** : coordonnateur de l'EuroVelo 3 en France. Cette fonction est décrite précisément dans l'article 3.

- **Le Comité de pilotage :** Instance d'échanges et de décisions composée des Régions et des Départements « traversés » par l'itinéraire, accompagnés de leur comité de tourisme respectif et représentés par leurs élus. D'autres organismes pourront intégrer le Comité de pilotage sur décision de ce dernier. Le Comité de pilotage se réunit au moins 2 fois par an et comprend deux instances :
 - Une instance décisionnelle composée des financeurs du projet commun. Elle procède seule au vote des décisions relevant de l'organisation générale de la gouvernance, du plan d'actions et du budget. Ses décisions se prennent à la majorité simple des collectivités présentes ou représentées. Chaque collectivité partenaire, représentée par un élu, dispose d'une voix. Les élus, s'ils ne peuvent être présents, peuvent donner procuration à un représentant de leur collectivité pour le vote de ces décisions.
 - Une instance consultative composée des collectivités et organismes non financeurs du projet commun. Elle est consultée dans le cadre du programme d'action pour donner un avis. Celui-ci ne lie pas l'instance décisionnelle.

Le Comité de direction : La présente convention prévoit la possibilité de créer un comité de direction. Celui-ci sera constitué de trois à quatre membres occupant des fonctions de direction au sein des institutions membres du Comité de pilotage. C'est un organe décisionnel restreint qui est garant de la mise en œuvre du projet et qui peut prendre des décisions rapides quand une situation d'urgence le nécessite, notamment entre deux Comités de Pilotage. Les membres du Comité de direction ont une bonne connaissance technique du projet et de son historique, qui leur permet d'émettre des avis stratégiques rapidement sur sollicitation du coordonnateur. Le Comité de direction rend compte de toutes les décisions qu'il peut être amené à prendre au Comité de pilotage ou au sein des groupes de travail concernés par la décision. Il ne se substitue aucunement au Comité de Pilotage et peut uniquement prendre des mesures à titre conservatoire dans l'intérêt du projet ou arbitrer un dossier urgent dans l'intervalle des réunions du Comité de pilotage, à qui il appartient d'entériner les décisions prises par le Comité de direction.

Il appartient au Comité de pilotage de définir et de valider, par la voie du vote, les prérogatives et la composition du Comité de direction. Dans la mesure du possible, le Comité de direction doit être représentatif de la diversité des statuts des organismes partenaires et doit favoriser un équilibre territorial. Les membres du Comité de direction ont un mandat correspondant à la durée de la convention. En cas de démission, il est fait appel à candidature et un nouveau membre doit être validé par le Comité de pilotage.

- **Les Comités techniques :** Trois comités techniques sont définis pour mener à bien le projet de l'EuroVelo 3 en France : un comité « infrastructure- signalisation », un comité « identité-marketing », un comité « services observation ». Ces comités, composés de techniciens, élaborent des propositions techniques et mettent en œuvre les actions validées par le comité de pilotage,

ARTICLE 3 – LE ROLE DU CHEF DE FILE

La Région Île-de-France est désignée Chef de file de l'EuroVelo 3 en France. Elle est chargée de la mise en œuvre et du suivi du plan d'actions présenté en annexe. Elle s'engage à apporter les moyens nécessaires à la coordination opérationnelle du projet afin de le mener à son terme dans de bonnes conditions.

Le Chef de file s'engage à informer l'ensemble des partenaires de la progression et de l'avancement du projet. Il assurera un rôle d'information des partenaires des décisions du comité de pilotage par la transmission des comptes-rendus et de tous les documents de communication.

Le rôle du chef de file consiste notamment à :

- organiser et piloter la gestion administrative et financière des opérations du plan d'action, présenté en annexe 1. A ce titre, il assure la maîtrise d'ouvrage des prestations qui pourraient être nécessaires à leur mise en œuvre,
- Préparer le budget prévisionnel en fonction des contributions annuelles des membres et en assurer le suivi,
- réaliser un bilan financier annuel,
- participer au fonctionnement et aux productions de chaque Comité technique et assurer leur coordination,
- être le référent permanent des bureaux d'études assurant les prestations intellectuelles nécessaires à l'aboutissement de certaines actions communes,
- rendre compte de l'avancée des opérations aux partenaires et aux DRC en tant que représentant national des EuroVelo-routes
- organiser les Comités de Pilotage et ses prises de décisions (deux fois par an minimum) et les Comités d'Itinéraire (une fois par an minimum),
- veiller au respect des délais et de l'agenda des actions,
- solliciter les appels à contribution sur les bases du budget prévisionnel communément adopté,
- répondre aux appels à projets éventuels, solliciter et négocier des financements extérieurs (Etat, Europe...),
- être le référent de l'EuroVelo 3 vis-à-vis des organismes nationaux et internationaux (AF3V, France Vélo Tourisme,...)

Par cette convention, le Chef de file reçoit mandat de tous les partenaires financeurs pour administrer le projet et passer l'ensemble des prestations de marchés publics nécessaires à la mise en œuvre des actions communes validées en comité de pilotage.

Le chef de file ne lancera les marchés qu'une fois qu'il aura perçu les contributions financières des membres.

ARTICLE 4 – COMPOSITION DES COMITES TECHNIQUES ET ROLE DES PILOTES DES COMITES TECHNIQUES

Toute collectivité signataire de la convention est de fait membre de chacun des Comités techniques. A ce jour et à titre indicatif, les pilotes des comités techniques sont désignés ainsi :

- pour le comité technique « infrastructure-signalisation » : le Département de Seine et Marne,
- pour le comité technique « identité – marketing » : le Département de l'Oise représenté par le Comité Départemental du Tourisme de l'Oise,
- pour le comité technique « services – observation » : le Département de l'Aisne assisté de l'Agence de Développement Touristique de l'Aisne

Au cours de la durée de la convention, ces pilotes pourront être remplacés afin notamment d'assurer une bonne représentativité territoriale dans le pilotage des actions. La modification des pilotes des comités techniques ne fera pas l'objet d'avenant à la présente convention. La décision sera validée en comité de pilotage. Si des partenaires souhaitent s'engager plus avant sur le projet, il est possible que des suppléances soient désignées en cours de projet. Elles seront validées en Comité de pilotage.

Chaque Comité technique a la responsabilité d'un thème particulier défini à l'article 5 de la présente convention. Le responsable technique, autrement appelé « le pilote », est obligatoirement un technicien

d'une des collectivités contribuant au financement du projet commun et engagées dans le Comité de pilotage.

Des Comités techniques autres que les précités pourront se mettre en place au gré des besoins sur décision du Comité de pilotage.

Le rôle du pilote d'un Comité technique consiste notamment à :

- organiser les réunions du Comité technique en définissant l'ordre du jour avec le chef de file,
- animer les réunions techniques,
- assurer le pilotage des actions menées par le comité,
- participer à la rédaction des documents techniques en vue de la passation des marchés publics nécessaires à certaines actions définies au plan global,
- participer à la rédaction des comptes-rendus,
- restituer la synthèse des travaux aux Comités de pilotage ou d'itinéraire en élaborant les présentations et en préparant les décisions.

ARTICLE 5 – DEFINITION DU PLAN D' ACTIONS 2014-2016

Le plan d'actions est présenté en annexe 1 de la convention. Il pourra être modifié par l'intégration de nouvelles actions ou la suppression d'une ou plusieurs actions prévues. Cette modification n'entraînera pas d'avenant à la présente convention. Les ajustements du plan d'actions, quels qu'ils soient, feront l'objet d'une approbation en comité de pilotage.

Aussi, seuls sont décrits ci-dessous les objectifs généraux de travail des comités techniques:

❖ Comité technique n°1 « Infrastructure et signalisation »

L'action du Comité technique "infrastructure et signalisation" est définie selon 2 objectifs principaux :

OBJECTIF 1 : Assurer la continuité de l'itinéraire pour juin 2016 et assurer la pérennité de l'itinéraire au-delà

• Définition d'un tracé.

Le Comité technique doit solliciter les partenaires en vue d'obtenir toutes les informations sur le tracé. Si le tracé définitif ne peut être aménagé à échéance de juin 2016, le Comité technique devra veiller à obtenir des partenaires un tracé provisoire de manière à assurer la continuité et l'existence même de l'EuroVelo 3 dès mars 2016.

• Programmation des aménagements pour achever l'itinéraire.

Le Comité technique s'assure de la transmission par les signataires de leurs calendriers de programmation des aménagements d'infrastructure.

OBJECTIF 2. Jalonner l'EuroVelo 3 de manière continue de la frontière belge à la frontière espagnole

• Définition d'un schéma de jalonnement et de signalisation directionnelle de Jeumont à St Jean-Pied-de-Port.

Le Comité technique définit le schéma, en assure la diffusion et s'assure de sa mise en œuvre par les partenaires. Il est convenu que la signalisation devra être continue et respecter la Charte de signalisation européenne ainsi que les préconisations du Cerema (Cf. : fiche vélo n°28, février 2013).

Pour les parties non aménagées de façon définitive, dites « provisoires », le Comité technique devra adopter la signalisation provisoire décrite dans la fiche Cerema.

- **Intégration de la signalisation EV3 dans les signalisations existantes**

Certains territoires ont déjà mis en place des chartes de signalisation pour leurs itinéraires cyclables. Le schéma de signalisation devra s'adapter aux particularités locales et aux chartes de signalisation existantes tout en conservant une certaine uniformité.

- ❖ **Comité technique n°2 « Identité – marketing »**

L'action du Comité technique "identité - marketing" est définie selon 3 objectifs principaux :

OBJECTIF 1 : Créer l'identité de l'EuroVelo 3 (nom, logo, outils) en 2014

Cette thématique marketing est au cœur du projet et constitue, avec la mise en place d'un jalonnement continu, une véritable valeur ajoutée pour les territoires concernés.

L'itinérance à vélo représentant une nouvelle pratique sur le marché du tourisme, l'EV3 propose ainsi une offre concurrentielle au potentiel de développement significatif.

De ce fait, il est proposé de trouver une identité consensuelle à l'EuroVelo 3 sur l'ensemble de son linéaire en France et sur l'ensemble des marchés concernés (loisirs, tourisme, itinérance).

Dans ce cadre, la mission du Comité technique est de rédiger un cahier des charges et de participer au suivi du travail développé par le prestataire dans le cadre du marché lancé par le Chef de file.

OBJECTIF 2 : Développer les outils de communication et de promotion et valoriser l'EuroVelo 3 auprès du public cible au niveau national et international

Conception :

- un premier site Internet dédié à l'EuroVelo 3, conçu pour évoluer vers une **plate forme interactive et participative** (partage d'expériences, intégration de vidéos, lien vers réseaux sociaux, mise à disposition d'applications en mobilité, site web en version anglaise, allemande et flamande).
- un dossier de presse et des outils communs nécessaires à la promotion de l'itinéraire auprès du grand public...

Consolidation du réseau des acteurs

Dans l'objectif de créer un véritable réseau entre les partenaires et les prestataires pour garantir la cohérence globale du projet, il s'avère indispensable de mettre à disposition de tous les partenaires des outils pédagogiques sur l'identité de la marque EuroVelo 3, la charte graphique, la notice de signalisation, les labels...

OBJECTIF 3 : assurer l'inauguration de l'EuroVelo 3 en 2016 et promouvoir l'itinéraire auprès du grand public

Les actions devront assurer la promotion de l'itinéraire dans les différents supports d'information et de communication en direction du grand public et de manière uniforme sur le territoire national traversé par l'EuroVelo 3. Cependant chaque partenaire gardera la possibilité d'organiser ses propres actions de communication et d'information sur son territoire. Dans ce cas, leur financement relèvera de sa responsabilité et n'entrera pas dans le programme d'action commun. Pour autant, toute initiative de communication personnelle ou locale devra obligatoirement rappeler le contexte du projet et intégrer les noms et marques ou logos de l'EuroVelo 3.

Il pourra être envisagé :

- le lancement du site Internet,
- la mise en place d'une stratégie éditoriale en ligne : documents et éditions téléchargeables,
- la poursuite des actions de communication entre partenaires et prestataires,
- une campagne de publicité (printemps 2016) en direction des pratiquants vélo-randonneurs et/ou du grand public avec ciblage géographique,
- l'organisation de l'inauguration en Juin 2016.

❖ Comité technique n°3 « Services-Observation »

L'action du Comité technique "services-observation" est définie selon 3 objectifs principaux :

OBJECTIF 1 : Déploiement de la marque Accueil Vélo aux hébergements et autres services associés

En lien avec le chef de file de l'itinéraire, chaque partenaire devra indiquer si un pilote a été désigné sur son territoire. En l'absence de pilotes, le chef de file de l'itinéraire EuroVelo 3 pourra assurer ce rôle pour les territoires qui en seraient dépourvus.

Les pilotes ayant conventionné avec France Vélo Tourisme indiqueront les organismes évaluateurs désignés, le cas échéant, sur le tracé de l'itinéraire de leur territoire, et qui pourront assurer, aux côtés des pilotes, le déploiement de la marque Accueil Vélo auprès des professionnels concernés, ou toute autre marque de qualité et de niveau national et/ou européen reconnu et validé par le Comité de pilotage.

OBJECTIF 2 Organisation de l'observation à échelle de l'itinéraire

Le pilote du Comité technique cherchera à mettre en réseau les évaluations qualitatives et quantitatives à l'échelle de l'itinéraire sur les bases des référentiels EuroVelo 6 et nationaux connus (cf. Loire à vélo). Le démarrage devra être établi à partir d'une année 0, à déterminer collectivement.

L'évaluation quantitative s'appuiera notamment sur le partage des données issues des bornes de comptage installées le long de l'itinéraire et à inciter les collectivités à compléter en équipement de mesure les secteurs qui en seraient privés, en s'appuyant sur le cadre de l'observatoire national des Véloroutes et Voies Vertes.

L'évaluation qualitative pourra porter sur des enquêtes et analyses ciblées sur l'itinéraire. Les expériences menées sur la Loire à vélo et le Tour de Bourgogne à Vélo pourront aider à la mise en place de la méthodologie d'enquête.

OBJECTIF 3 : Action innovante et propre à l'EV3

Le Comité technique aura également pour mission d'étudier et d'élaborer des propositions d'aménagements, de prestations et d'actions susceptibles de singulariser l'EV3 dans sa traversée de la France.

Il s'agira également d'étudier les activités ou services susceptibles d'être mutualisés à l'échelle supra départementale, voire nationale. Selon les résultats et pistes obtenus, la mise en œuvre de ces actions et services pourra être engagée, sous réserve de la validation par le Comité de pilotage.

ARTICLE 6 – LE FINANCEMENT DU PROJET

Le tableau prévisionnel des dépenses liées au plan d'action sur la période du projet (3 années) est présenté en annexe 1.

Le montant total des actions s'élève à 715 000,00 € et porte sur la période 2014-2016, soit trois (3) ans. Le plan d'action et son budget sont définis, validés ou modifiés par le Comité de pilotage.

Les signataires s'engagent pour la mise en œuvre du plan d'actions et la mobilisation des ressources nécessaires à sa réalisation (budget + moyens humains). Ils soutiennent le projet sur toute sa durée (3 années) en procédant au versement des quotes-parts annuelles décrites ci-dessous.

Quotes-parts des financements des partenaires

Les contributions des signataires sont définies comme suit :

- pour les départements partenaires ou les comités départementaux du tourisme : montant forfaitaire annuel de 10 000 €
- pour les régions partenaires ou les comités régionaux du tourisme : montant forfaitaire annuel de 15 000 €

L'engagement financier d'un échelon territorial (Département ou Région) peut également faire l'objet d'un cofinancement entre cet échelon et son organisme en charge du tourisme (CRT, CDT ou ADRT) ou d'autres collectivités de niveau infra-départemental présentes sur son territoire. Dans ce cas le versement global au Chef de file doit être effectué par le signataire.

Dans le cas d'une intercommunalité souhaitant intégrer le partenariat et dont le département référent n'est pas membre, la contribution de l'intercommunalité est fixée à 3 500 € par an.

La Région Ile-de-France au titre de son rôle de « Chef de file », finance quant à elle un poste de coordonnateur du projet EV3 pour un coût total estimé à 40 000 € par an pendant 3 ans, à l'exclusion de toute autre participation.

Dans l'hypothèse d'un reliquat financier résultant soit d'une participation financière des partenaires dépassant le budget total des dépenses pour les actions prévues, soit d'un coût des actions finalement moins important que celui prévu dans ce budget, **il appartiendra au Comité de Pilotage de définir à quoi servira ce reliquat.**

Dans l'hypothèse de recettes insuffisantes, due à l'absence de contribution financière d'une ou plusieurs collectivités, il appartiendra au Comité de pilotage de réduire en proportion l'ampleur de certaines actions ou de décider d'abandonner une action en particulier.

Ralliement de nouveaux partenaires en cours de projet

Toute collectivité manifestant le souhait d'intégrer le projet après la signature de la présente convention devra s'acquitter d'une contribution dont le montant total correspond à celui versé par les autres collectivités de même niveau. Ainsi, un département qui souhaiterait signer cette convention en 2015 devra contribuer à hauteur de 20 000 €, ou verser directement 30 000 € en 2016 dans l'hypothèse où ce département n'intégrerait le partenariat financier qu'au cours de la dernière année. Il en va de même des Régions qui, suivant ce principe, devront contribuer in fine à hauteur de 45 000 €, et des intercommunalités dont la contribution totale doit être de 10 500 €.

En cas d'entrée d'un nouveau partenaire financeur en cours de convention triennale, il appartient au comité de pilotage de réviser le plan d'actions et le plan de financement pour tenir compte de cette participation supplémentaire. Une convention bilatérale est alors conclue entre le chef de file et le nouveau partenaire, précisant les modalités de versement selon le schéma mis en place par la présente convention.

Modalités de versement des contributions au Chef de file

Les structures partenaires versent leur contribution **annuelle, dont la quote-part précède, en une seule fois sur appel de fonds de la Région Ile de France.**

Les contributions sont versées annuellement avant le 15 avril de chaque année par les collectivités partenaires à la Région Ile-de-France. Pour l'année 2014 et en raison de la date d'adoption de la présente convention, les contributions seront sollicitées au plus tard le 30 octobre.

A cet effet, la Région émettra en début d'année des titres de recettes mentionnant cette convention, le montant de la quote-part à acquitter ainsi que la date impérative d'acquittement.

Le Chef de File s'engage à conserver les pièces justificatives relatives aux versements des partenaires pendant 10 ans.

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables.

ARTICLE 7 – LES ENGAGEMENTS DES PARTENAIRES FINANCEURS

En adhérant au projet par la présente convention, les partenaires financeurs, qu'ils soient département, région, ou instance régionale ou départementale en charge du tourisme (CDT, CRT, agence publique...) s'engagent à :

- Participer financièrement au projet chaque année pendant 3 ans (coordination et mise en œuvre du plan d'actions) à hauteur des montants prévus par l'article 6 et en respectant la date impérative de versement prévue au même article.
- S'assurer de l'avancement des travaux d'infrastructure, et de mise en place de la signalisation directionnelle et du jalonnement auprès des maîtres d'ouvrages en faisant son affaire des demandes de subventions éventuelles, afin de respecter les délais de mise en place de la signalisation (mars 2016) et d'**ouverture prévue en Juin 2016.**
- Transmettre le calendrier de programmation des aménagements au Comité technique
- Pour les sections ne pouvant être aménagées à échéance, définir un tracé provisoire pour juin 2016, de manière à assurer la continuité et l'existence même de l'EuroVelo 3 dès mars 2016.
- Assurer, autant que possible, leur participation/représentation dans les différentes instances : Comités techniques, Comité de pilotage, Comité d'itinéraire,

- Appliquer et diffuser localement, dans les opérations réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage ou par ses partenaires, les décisions techniques prises par le Comité de Pilotage sur l'itinéraire de l'EuroVelo 3,
- Respecter le schéma de signalisation de l'EuroVelo 3 défini par le comité technique et approuvé par le comité de pilotage,
- Valoriser l'Itinéraire EuroVelo-route N°3 dans les supports de promotion ou de communication idoines en respectant les éléments graphiques et l'identité visuelle qui seront définis.
- Animer le réseau des prestataires (hébergeurs, Offices du Tourisme...) selon les dispositions définies par ailleurs et respecter la charte graphique de l'EuroVelo-route n°3

Il est vivement recommandé que les départements procèdent au jalonnement et à la signalisation directionnelle de l'itinéraire définitif ou provisoire validé sur son territoire.

Les Comités Départementaux et Régionaux du Tourisme signataires sont invités à conventionner avec leurs Conseils Généraux ou Régionaux.

ARTICLE 8 – PROPRIETES DES ETUDES ET DE LA MARQUE

L'ensemble des travaux produits sur financements communs seront propriété partagée de l'ensemble des partenaires financeurs. A ce titre, la Région Ile-de-France s'engage à fournir tous les documents produits à chaque partenaire financeur.

L'utilisation de la marque EuroVelo 3 se fait en lien avec le centre national de coordination pour EuroVelo (Départements & Régions cyclables pour la France), garants de l'utilisation de la marque EuroVelo en France pour le compte de l'European Cyclists Federation. Une charte d'utilisation de la marque EuroVelo 3 sera établie courant 2014 pour encadrer l'utilisation de cette marque par les acteurs français.

L'utilisation du nom, de la déclinaison identitaire de la marque en France (encore à définir au moment de la rédaction de cette convention) et de ses éléments graphiques correspondants, devra être faite en conformité avec les conditions d'utilisation de la marque qui seront rédigés par le Comité technique « Marketing-Identité » et portés à connaissance et validation du Comité de pilotage.

ARTICLE 9 – DEFAILLANCE D'UN PARTENAIRE

En cas de non-versement par une collectivité de sa contribution, ou d'un versement avec retard, il sera considéré que la collectivité se retire du projet.

Dans ce cas, le Comité de Pilotage acte un nouveau plan d'actions pour tenir compte de la baisse des recettes et réduire en proportion l'ampleur de certaines actions du plan d'actions, et la collectivité défaillante s'expose aux conséquences suivantes :

- suppression de la valorisation touristique de son offre sur l'ensemble des supports de promotion de l'itinéraire EuroVelo-route n°3 ;
- non autorisation à utiliser la marque définie ;
- perte du bénéfice des actions de fonctionnement

En cas de désengagement d'un partenaire après versement de sa contribution, son financement du plan d'action pour l'année visée sera réputé acquis et ne pourra pas lui être reversé.

ARTICLE 10 – RESILIATION

En cas de non-respect des dispositions de la présente convention ou à l'initiative de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée par l'envoi à l'autre (aux autres) partie(s) d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au moins 3 mois avant la fin de l'année civile en cours, soit au plus tard le 30/09 de l'année N.

ARTICLE 11 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa notification par le chef de file à tous les partenaires. Elle couvre les années 2014, 2015 et 2016 durant lesquelles l'itinéraire EuroVelo 3 est mis en place. Elle prend fin à la fin au 31 décembre 2016.

Les assemblées délibérantes des partenaires doivent approuver la présente convention avant **le 15 octobre 2014 au plus tard**.

Si à l'issue de la convention triennale, il ressort du bilan financier que les dépenses réalisées sont inférieures au montant initialement prévu au budget, générant de ce fait un trop perçu, le Département ou la Région (ou le CDT ou le CRT ou l'EPL) pourra alors demander à la Région Ile de France de rembourser l'excédent versé au prorata des contributions des partenaires. Un titre de recettes sera émis à cet effet par le Département ou la Région (ou le CDT ou le CRT ou l'EPL).

Article 12 – DOMICILIATION des PAIEMENTS

Les versements des partenaires financeurs seront effectués au compte ouvert au nom de :

Conseil régional d'Île-de-France
33 rue Barbet de Jouy
PARIS 7 75700 PARIS SP 07

Code banque 30001
Libelle banque B D F
Code agence 00064
Libelle agence BDF PARIS BQUE CENTRALE
N° de compte R7500000000
Clé RIB 86
Bénéficiaire RGF PARIS – REGION ILE DE FRANCE

Article 13 – MODIFICATIONS DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification des termes de la présente convention doit faire l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes formes et conditions que la présente convention, excepté les adaptations pouvant être décidées en comité de pilotage, tel que prévu dans la présente convention. Toute demande de retrait d'engagement financier d'un partenaire devra faire l'objet d'une délibération de son instance représentative.

Article 14 – LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.
Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront soumis au Tribunal Administratif de Paris.

Fait en exemplaires à, le / / 2014.

Pour la Région Ile-de-France
Jean-Paul HUCHON, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Aquitaine
Alain ROUSSET, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Pour le Comité Régional du Tourisme d'Aquitaine
Régine MARCHAND, Présidente,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Picardie
Claude GEWERC, Président – sénateur,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Nord – Pas de Calais
Daniel PERCHERON, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Centre
François BONNEAU, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Poitou-Charentes
Jean-François MACAIRE, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Bourgogne
François PATRIAT, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Région Midi-Pyrénées
Martin MALVY, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Nord
Patrick KLANNER, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de l'Aisne
Yves DAUDIGNY, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de l'Oise
Yves ROME, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de la Seine et Marne
Vincent EBLE, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../

Pour le Département de la Seine Saint-Denis
Stéphane TROUSSEL, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour la Ville de Paris
Anne HIDALGO, Maire,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Val de Marne
Christian FAVIER, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de l'Essonne
Jérôme GUEDJ, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



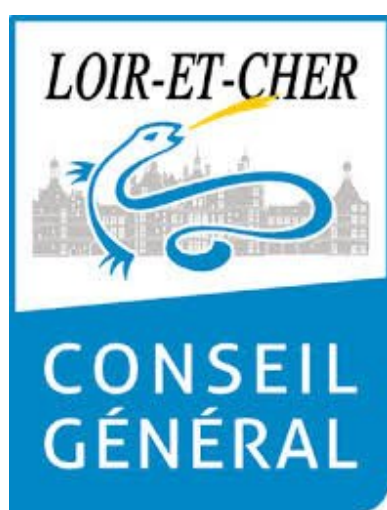
Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Loiret
Eric DOLIGE, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Loir et Cher
Maurice LEROY, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département d'Indre-et-Loire
Frédéric THOMAS, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de la Vienne
Claude BERTAUD, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de la Charente
Michel BOUTANT, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)

CHARENTE
LE DÉPARTEMENT

Fait à, le...../...../.....

Pour l'Agence de Développement Touristique de Charente Maritime

Stéphane VILLAIN, Président,

(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département de la Gironde
Philippe MADRELLE, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Lot-et-Garonne
Pierre CAMANI, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département des Landes
Henri EMMANUELLI, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département du Gers
Philippe MARTIN, Président,
(*Signature et cachet de l'organisme*)



Fait à, le...../...../.....

Pour le Département des Pyrénées Atlantiques
Georges LABAZEE, Président,
(Signature et cachet de l'organisme)



ANNEXE A LA CONVENTION

ANNEXE 1 - TABLEAU PREVISIONNEL DES DEPENSES PREVUES AU PLAN D'ACTION EV3 2014 / 2016

TABLEAU DES DEPENSES PREVUES AU PLAN D'ACTION							
ACTIONS	2014		2015		2016		TOTAL / ACTION
	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	
Coordination générale (cf. annexe 2)		40 000 €		40 000 €		40 000 €	119 612,16 €
Thématique Infrastructure / signalisation							70 000,00 €
Action 1 / Etat des lieux de l'itinéraire : état d'avancement du réseau (existant, programmé, jalonné), relevé des tracés (provisoire et définitif) et des points durs et suivi de l'avancement	€ -		€ -		€ -		
Action 2 / Définition des pôles à jalonner : cartographie des pôles de jalonnement	€ -		€ -		€ -		
Action 3 / Définition de la charte graphique de jalonnement directionnel	€ -		€ -		€ -		
Action 4 / Numérisation de l'itinéraire pour les besoins du site Web	€ -		50 000,00 €		20 000,00 €		
Thématique Services / Observation							250 000,00 €
Action 1 / recensement des données existantes_POI Tourisme (action conjointe avec le cotech 1) - 2 réunions par an par CDT / ADRT	€ -		€ -		€ -		
Action 2 / Action pilote et innovante propre à l'EV 3 sur les services			100 000,00 €		100 000,00 €		
Action 3 / Déploiement du label Accueil vélo : - 3 réunions d'information Accueil vélo : Nord IdF / IdF / Sud IdF (1 j / réunion en région) - contractualisation (1 à 4 réunions par an et par évaluateur)	€ -		€ -		€ -		
Action 4 : Déploiement de l'observation (comptages, enquêtes) sur EV3	5 000,00 €		20 000,00 €		25 000,00 €		
Thématique Identité / Marketing							395 000,00 €
Action 1 / Définition identité finale (positionnements image, éléments identitaires, charte graphique...)	€ 15 000,00		€ -		€ -		

Action 2 / Outils de communication communs et relations presse	€ -		60 000,00 €		90 000,00 €		
Action 3 / Création, Animation et hébergement d'un site web en marque blanche (hors numérisation)	50 000,00 €		80 000,00 €		20 000,00 €		
Action 4 / Événementiel lié à l'inauguration officielle	€ -		€ -		80 000,00 €		
Total dépenses plan d'action	70 000,00 €		310 000,00 €		335 000,00 €		€ 715 000,00
TOTAL DEPENSES (dont coordination)	110 000,00 €		350 000,00 €		375 000,00 €		835 000,00 €