

CONSEIL DÉPARTEMENTAL  
ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

SÉANCE DU 28 MAI 2018

---

ADOPTION DU PLAN VELO DEPARTEMENTAL - MONTANT 2018-2021: 10 M€ / RECETTES  
2018 : 886,80 K€

---

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le code des transports,

VU le code de l'environnement,

VU la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite MAPTAM,

VU la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) du 14 mars 2018,

VU sa délibération 2003-05-0061 du 20 octobre 2003 approuvant le schéma directeur départemental des circulations douces 2003-2015 (SDDCD),

VU sa délibération 2017-04-0032 du 27 mars 2017 relative à l'approbation du schéma cadre des mobilités,

VU sa délibération 2017-01-0029 du 29 mai 2017 approuvant la refonte du règlement budgétaire et financier du Département,

VU la délibération de la Commission permanente 2018-DTMO-003 du 12 février 2018 portant demande de subvention à la Région Ile-de-France pour la révision du SDDCD et l'élaboration de programmes d'action triennaux en faveur du vélo,

VU la délibération CR 36-14 du 19 juin 2014 de la Région Ile-de-France, portant approbation du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France,

VU la délibération CR 2017-077 du 18 mai 2017 de la Région Ile-de-France relative au nouveau plan vélo régional,

CONSIDERANT la nécessité de faire évoluer le contenu du SDDCD afin de mieux prendre en compte l'ensemble des enjeux liés aux modes actifs,

CONSIDERANT les attentes fortes en faveur de l'amélioration des déplacements alternatifs à la voiture,

CONSIDERANT les enjeux des déplacements à vélo en termes de sécurisation des itinéraires, de résorption des coupures cyclables, de développement de services d'accompagnement et de promotion de la pratique du vélo,

CONSIDERANT les enjeux de santé publique et économique inhérents à ce mode de déplacement du quotidien,

VU le rapport de Monsieur le Président,

Sa 4ème commission entendue,

Sa 1ère commission consultée,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

APPROUVE l'ensemble des fiches actions ci-annexées, permettant de formaliser le cadre d'actions de la politique cyclable départemental.

APPROUVE le dispositif de financement à destinations des communes, de leurs groupements et des Parcs Naturels Régionaux et des associations.

APPROUVE la convention territoriale d'exercice concerté des compétences relative au financement des actions en faveur du développement de l'usage du vélo en Ile-de-France entre le Département et la Région Ile-de-France ci-annexée.

AUTORISE le Président du Conseil départemental à signer ladite convention.

DEMANDE à Monsieur le Président ou à son délégataire de signer tous les actes administratifs relatifs au Plan vélo départemental.

DONNE délégation à la Commission permanente pour approuver tout acte administratif et contractuel relatif à la mise en œuvre des actions du Plan vélo départemental qui n'entrerait pas dans le cadre des délégations données au Président.

DIT qu'un bilan à mi-parcours du plan vélo sera réalisé.

DIT que les dépenses correspondantes seront sur le chapitre 20, article 2031 fonction 821, sur le chapitre 21, article 2188, fonction 821, sur le chapitre 23, article 23151 fonction 821 et fonction 738, sur le chapitre 23, article 2314, fonction 821, sur le chapitre 204, articles 204141 et 204142, fonction 88 du budget départemental sous réserve du vote des crédits nécessaires au budget supplémentaire 2018.

DIT que la recette sera inscrite sur le chapitre 13, article 1322, fonction 628 du budget départemental lors d'une prochaine décision modificative dès notification de cette dernière.

**Le président du Conseil départemental**

Le Président du Conseil Départemental certifie exécutoire à compter du : **4 JUIN 2018** la présente délibération transmise à cette même date au représentant de l'Etat dans le Département (Article L 3131-1 du Code Général des Collectivités Territoriales).

**François Durovray**

# ANNEXE A LA DELIBERATION N° 2018-04-0020

## ANNEXE 1 – Fiches actions Plan vélo



## AXE 1

### Aménager et développer le réseau cyclable pour les besoins réels des usagers

#### ACTION 1

#### Poursuivre la réalisation des grands axes structurants du réseau cyclable départemental

##### Direction / service Pilote

Direction des transports et de la mobilité / SEIT

##### Partenaires

Direction des Infrastructures et de la Voirie, communes, EPCI, Région IDF, IAU, associations d'usagers

#### Objectifs

- **Inscrire le réseau structurant de circulations douces départemental dans une pratique utilitaire**
- **Faire du vélo un mode à part entière dans la chaîne de déplacement**
- **Permettre une meilleure lisibilité et continuité des itinéraires cyclables**
- **Mieux intégrer le vélo dans les projets d'infrastructure routière**

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

La grande majorité des déplacements des Essonnais concerne un trajet inférieur à 5 km, assurée essentiellement par la voiture alors que le mode vélo est pourtant pertinent : 55% pour des distances comprises entre 500 et 1000 m, 76% sur des distances comprises entre 1 et 2 km et 83% sur des distances comprises entre 2 et 5 km.

Le potentiel de report modal vers le vélo est donc particulièrement important. Dans cette perspective, l'aménagement de l'infrastructure est un levier de première importance, même s'il n'est pas exclusif.

Le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces, référentiel support de la politique départementale adopté en 2003, a défini un réseau de 35 itinéraires cyclables, représentant un linéaire de 427 km, adossé principalement aux routes départementales, et reliant les pôles urbains de l'Essonne tout en desservant les grands équipements. A ce jour, 36% de ce réseau est réalisé (155 km).

Il importe aujourd'hui de réviser ces itinéraires pour mettre en place un réseau armature, permettant de répondre aux besoins du quotidien. L'approche consiste, notamment, à cibler la desserte des pôles d'importance (dont ceux de transport) ainsi que les équipements départementaux.

Une programmation des opérations, dont certaines peuvent s'échelonner sur plusieurs années selon la complexité du projet (études, enquêtes, acquisition foncière, ...) et de leur financement est donc à prévoir.

Ce réseau armature a vocation à être complété en Essonne par les aménagements mis en œuvre par le bloc local qui abonde ce maillage à l'échelle communale et intercommunale.

En parallèle, cette action a vocation à permettre l'évaluation de l'usage de ce réseau par la mise en œuvre d'une politique de comptages réguliers.

#### Mise en œuvre

- Réinterroger les itinéraires existants et élaborer un nouveau réseau structurant à l'échelle départementale
- Etablir une programmation
- Réaliser les aménagements
- Analyser la fréquentation des itinéraires

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'aménagements réalisés
- Kilomètres d'aménagement réalisés
- Fréquentation des aménagements

<b>Programmation</b>	<p><u>2018</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travaux neufs : 2 opérations programmées représentant un linéaire total de près de 2 km</li> <li>➤ Etude de 3 aménagements</li> <li>➤ <u>A partir de 2018</u> : réalisation de campagnes de comptages vélo régulières</li> <li>➤ <u>A partir de 2019</u> : objectif de réalisation de 2 à 3 opérations / an</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Programme de travaux neufs : <b>1,5 M€ / an</b> (partagé avec les fiches action 2 et 4)</li> </ul>

 <p>— TERRE D'AVENIRS —</p>	<b>AXE 1</b> <b>Aménager et développer le réseau cyclable pour les besoins réels des usagers</b>
<b>ACTION 2</b>	<b>Assurer la continuité des itinéraires pour les trajets du quotidien</b>
<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Direction des Infrastructures et de la Voirie communes, EPCI, Région IDF, associations d'usagers
<b>Objectifs</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Résorber les coupures du réseau cyclable</b></li> <li>➤ <b>Favoriser l'usage du vélo pour les trajets du quotidien</b></li> <li>➤ <b>Intégrer le vélo dans tous les projets d'infrastructures routières</b></li> </ul>	
<b>Contexte, enjeux et chiffres clés</b>	
<p>Les discontinuités, même ponctuelles ou de faible longueur, sont un frein reconnu dans l'usage du vélo, jusqu'à constituer un élément rédhibitoire pour sa pratique et remettre en cause un itinéraire entier.</p> <p>En Essonne, la réalisation des opérations routières, que ce soit à l'occasion de déviation, de doublement ou de requalification urbaine, a été le principal moteur de la mise en œuvre de Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces. Cette dynamique, si elle a permis d'étendre significativement le linéaire des aménagements le long des RD, a également été à l'origine de discontinuités dans l'aménagement des itinéraires.</p> <p>Par ailleurs, la multiplicité des maîtres d'ouvrage pour la réalisation des aménagements cyclables peut être source de rupture de continuité. L'objectif est de permettre une meilleure cohérence d'ensemble par une programmation associée et une gouvernance adaptée à l'échelle départementale.</p> <p>Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France identifie les 100 principales coupures en Ile-de-France. Le Département a souhaité poursuivre ce travail de recensement avec le concours du tissu associatif (cartographie collaborative renseignée par les usagers), en lien avec IAU qui agrège les données à l'échelle francilienne. Il convient de consolider ce travail afin d'établir un programme de résorption de ces coupures sur les prochaines années.</p> <p>Le Département souhaite également mettre en cohérence le réseau cyclable départemental et les aménagements réalisés par les communes et EPCI afin d'améliorer le rabattement sur les points d'attractivité majeurs.</p>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Consolider le recensement des discontinuités ou des points durs</li> <li>➤ Etablir un programme de résorption en hiérarchisant les besoins et les types de solutions : recours à un aménagement différent, parcours alternatif, pacification de la circulation...</li> <li>➤ Ouverture d'un dispositif de financement aux collectivités et EPCI pour les accompagner dans leurs projets cyclables (plafonné à 50% du coût d'opération dans la limite de 550 € HT par ml aménagé)</li> </ul>	
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre de discontinuités ou de points durs traités</li> <li>➤ Nombre de collectivités soutenues financièrement par le Département</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2018</u> : Etude pour la résorption du point dur du pont de la Première Armée Française (RD931) entre Juvisy-sur-Orge et Draveil</li> <li>➤ <u>A partir de 2019</u> : objectif de réalisation de 2 à 3 opérations / an, répondant également potentiellement aux objectifs des actions 1 et 4</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Programme de travaux neufs : <b>1,5 M€ / an</b> (partagé avec les fiches action 1 et 4)</li> <li>➤ Dispositif de financement des collectivités et EPCI : <b>550 000 € / an</b></li> </ul>



**AXE 1**  
**Aménager et développer le réseau cyclable pour les besoins réels des usagers**

<b>ACTION 3</b>	<b>Garantir un réseau départemental praticable et sécurisé</b>
-----------------	----------------------------------------------------------------

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Direction des infrastructures et de la Voirie, Direction de l'environnement, communes, EPCI, Préfecture, associations d'usagers

**Objectifs**

- Intégrer la problématique de l'entretien dans la politique cyclable en lien avec la politique routière départementale
- Amender ou compléter les niveaux de service de la politique d'entretien
- Organiser la remontée d'informations à partir des ressources des nouvelles technologies numériques pour améliorer le niveau de service offert à l'utilisateur
- Sécuriser le réseau départemental pour le rendre attractif

**Contexte, enjeux et chiffres clés**

A l'image des problématiques de continuité des aménagements, un entretien insuffisant peut s'avérer un frein solide dans la pratique du vélo, jusqu'à remettre en cause l'usage d'un itinéraire. Outre les questions de balayage, la dégradation du revêtement ou de la signalisation horizontale, une signalisation directionnelle manquante ou détériorée ou plus largement une non application du Plan d'action pour les mobilités actives, sont autant de facteurs susceptibles d'affecter la fréquentation du réseau.

La gestion des accès (barrières, potelets, ...) est également un paramètre de nature à influencer sur l'utilisation, dans la mesure où elle cherche à garantir les cyclistes de l'intrusion de véhicules motorisés sur les aménagements.

Le réseau cyclable du Département doit, comme les autres composantes du patrimoine viaire, être maintenu en état d'utilisation, qu'il soit intégré à la chaussée (bandes cyclables) ou « dissociés » (pistes cyclables).

L'entretien relève d'une situation différente selon qu'il intéresse un aménagement situé en ou hors agglomération. Le règlement de voirie départementale adopté le 27 juin 2011 établit (annexe 17) une répartition des compétences en matière d'aménagement, de gestion et d'entretien des routes départementales en agglomération et notamment :

- Bandes cyclables à la charge du Département pour celles réalisées à son initiative
- Pistes cyclables à la charge du bloc local

Ces dispositions s'appliquent sous réserve que la commune ou l'EPCI soit signataire de la convention correspondante. Aussi, en complément des dispositions du règlement de voirie départementale, le Département se propose de conditionner son investissement sur des aménagements en agglomération à la prise en charge de l'entretien par le bloc local, engagement formalisé éventuellement dans une charte définissant les niveaux d'intervention.

Sur son périmètre de responsabilité, le Département pratique le niveau d'entretien suivant :

- 4 balayages / an / UT (prescriptions du SDVD 2020) : 45 000 €
- Entretien des espaces verts aux abords des pistes (fauche 2 à 3 fois / an de 16 ha de dépendances vertes suivant les conditions climatiques, taille 1 à 2 fois / an de 6 km de haies et ramassage des déchets) : 75 000 €

Il constitue une dépense de 120 000 € / an

En parallèle, le Département a développé depuis 2016 un programme de remise en état de son patrimoine, représentant une dépense de 142 000€ en 2016 et 660 000€ en 2017, permettant notamment de remettre à niveau le revêtement et d'améliorer le niveau de confort offert à l'utilisateur.

<b>Mise en œuvre</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dresser un état du patrimoine du réseau départemental</li> <li>➤ Définir de nouveaux niveaux de service</li> <li>➤ Mettre en place une programmation de réhabilitation</li> <li>➤ Expérimenter l'utilisation de matériaux innovants ou plus durables pour l'aménagement du réseau cyclable</li> <li>➤ Se doter d'outils numériques permettant une veille et la gestion du patrimoine cyclable ainsi que le traitement des données recueillies</li> <li>➤ Arrêter une politique sur la gestion des contrôles d'accès</li> <li>➤ Mettre en place une charte partenariale pour la gestion et l'entretien du réseau cyclable en agglomération</li> <li>➤ Veiller à la bonne application du plan d'action pour les mobilités actives en lien avec la Préfecture et les usagers</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre de balayages par an</li> <li>➤ Kilomètres d'aménagements réhabilités</li> <li>➤ Nombre de signalements utilisateurs</li> <li>➤ Nombre de situations d'insécurité relevées et résolues</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<p><u>2018 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Elaboration d'un état du patrimoine cyclable départemental</li> <li>➤ Définition d'une nouvelle politique d'entretien et de sécurisation</li> <li>➤ Réhabilitation : 4 opérations programmées</li> </ul> <p><u>A partir de 2019 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en œuvre de la sécurisation, de l'entretien courant et d'un programme de réhabilitation des aménagements cyclables départementaux, associée à l'utilisation d'un outil numérique</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Programme de réhabilitation : <b>500 000€ / an</b></li> <li>➤ Entretien des aménagements cyclables : à définir</li> </ul>

	<b>AXE 1</b> <b>Aménager et développer le réseau cyclable pour les besoins réels des usagers</b>
<b>ACTION 4</b>	<b>Développer le réseau d'itinéraires de loisirs et touristiques</b>
<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Direction des Infrastructures et de la Voirie, Direction de l'environnement, Direction de la culture, du tourisme et de l'action internationale, Direction des sports, communes, EPCI, Région IDF, CDT / OT, Syndicats de rivières, PNR, associations d'usagers
<b>Objectifs</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inciter les Essonniens, les Franciliens et les touristes à découvrir à vélo la richesse des paysages et du patrimoine du département</li> <li>➤ Favoriser l'usage sportif et de loisir du vélo</li> <li>➤ Développer l'économie du vélo</li> </ul>	
<b>Contexte, enjeux et chiffres clés</b>	
<p>S'ils répondent aux nouvelles exigences de la mobilité durable, les aménagements cyclables contribuent également à renforcer le développement des loisirs et de la pratique sportive.</p> <p>Ils représentent ainsi un potentiel récréatif et, contribuant à la mise en valeur et à l'attractivité du territoire, participent d'une activité économique, le « slow tourisme », en plein essor.</p> <p>Dans ce cadre, l'Essonne dispose, aux portes de Paris, d'un patrimoine culturel (musées, châteaux) et naturel (jardins, rivières) d'une grande richesse.</p> <p>Couplés ou non à un usage du quotidien, ce réseau est susceptible d'aménagements à plusieurs échelles avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des boucles locales aux bénéfices des Essonniens et des Franciliens ;</li> <li>- Des itinéraires de plus longue distance s'inscrivant dans le schéma européen « Eurovélo » (EV3 – Scandibérique) et schéma national des véloroutes et voies vertes (V 40 Véloscénie, V 33 Seine à vélo).</li> </ul> <p>Les aménagements correspondants peuvent prendre appui sur le réseau routier départemental ou s'en affranchir, pour s'inscrire sur des emprises d'autres réseaux (aqueducs de la Vanne et du Loing, chemin Gâtinais Beauce valorisant une voie ferrée désaffectée).</p> <p>La valorisation touristique des itinéraires appelle une mise en réseau des acteurs locaux sur les enjeux liés au cyclotourisme et les retombées économiques possibles pour les territoires.</p>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en œuvre les itinéraires identifiés : Véloscénie, EV3, aqueducs de la Vanne et du Loing, chemin Gâtinais Beauce</li> <li>➤ Apporter de nouvelles perspectives au développement des circulations douces (forêt de Sénart, vallée de la Seine et de ses affluents Yverres, Orge, Essonne)</li> <li>➤ Etudier la « mise en tourisme de l'Essonne à vélo » à l'appui du réseau existant et en instance de développement</li> </ul>	
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre d'aménagements réalisés</li> <li>➤ Kilomètre d'aménagements réalisés</li> </ul>

<b>Programmation</b>	<p><u>2018 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travaux neufs : 2 opérations programmées</li> <li>➤ Etude de la Seine à vélo</li> <li>➤ <u>A partir de 2019</u> : objectif de réalisation de 2 à 3 opérations / an, répondant également potentiellement aux objectifs des actions 1 et 2</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Programme de travaux neufs : <b>1,5 M€ / an</b> (partagé avec les fiches action 1 et 2)</li> </ul>

 <p>— TERRE D'AVENIRS —</p>	<b>AXE 2</b> <b>Encourager le développement des services liés à la pratique vélo</b>
<b>ACTION 5</b>	<b>Développer l'offre de stationnement abrité et sécurisé pour vélos sur l'espace public et sur les sites départementaux</b>
<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SSMEGP
<b>Partenaires</b>	Direction de la construction et de la maintenance des bâtiments, Direction de l'éducation et des collèges, Directions utilisatrices et hébergées dans les sites du Département, Etat, communes, EPCI, Région IDF, IDFM, SNCF, RATP, Optile
<b>Objectifs</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien et l'accès aux services et équipements publics, aux gares et stations de transport en commun</li> <li>➤ Réduire le vol</li> <li>➤ Réduire le stationnement aléatoire</li> </ul>	
<b>Contexte, enjeux et chiffres clés</b>	
<p>Un déplacement à vélo commence et se termine par le stationnement. Or l'équipement de stationnement adapté et sécurisé sur l'espace public (lieux d'étude, de travail, de loisir, commerces, services, gares...) reste encore largement insuffisant et limité aux centres villes ou aux abords des équipements publics. Une place de stationnement pour une voiture représente 7 à 9 places pour les vélos.</p> <p>Il est donc essentiel de développer des stationnements abrités et sécurisés, afin de supprimer les désagréments liés au stationnement aléatoire et au vol. En effet, le vol est l'un des premiers freins à la pratique régulière du vélo et son usage pour les déplacements du quotidien. On dénombre environ 400 000 victimes de vols de vélos par an en France soit 6 % des cyclistes urbains. A cause du vol, près de 80 000 cyclistes renoncent chaque année à faire du vélo (<i>source : enquête de l'IFRESI-CNRS de 2003</i>).</p> <p>Pour mémoire, le PDUIF comporte une mesure prescriptive concernant la réservation d'espaces pour le stationnement vélo sur l'espace public dans les zones urbaines ou à urbaniser des PLU et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>L'effort doit en effet porter particulièrement sur le stationnement vélo aux abords des gares. Là plus encore qu'ailleurs, la question de la sécurité des espaces de stationnement est centrale compte tenu de la durée de stationnement. Accessible aux détenteurs d'une carte Navigo moyennant un abonnement de 20 € par an, le réseau d'espaces sécurisés « Véligo » (abri fermé, adapté et équipé de vidéo protection) se développe en Ile-de-France.</p> <p>16 gares équipées d'ici fin 2018 en Essonne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gares RER D : Corbeil-Essonnes (56 places), Evry-Courcouronnes (40 places), Grigny-centre (40 places), St-Geneviève-des-Bois (40 places), Combs-la-Ville/Quincy (108 places), Boussy-Saint-Antoine (40 places), Brunoy (40 places), Vigneux sur Seine (40)</li> <li>- Gares RER C : Brétigny-sur-Orge (40 places), Athis-Mons (32 places), Bouray-sur-Juine (20 places), Etampes (40 places), Marolles-en-Hurepoix (20), St-Michel-sur-Orge (20), Savigny-sur-Orge (40)</li> <li>- Gares RER B et C : Massy-Palaiseau (40 places).</li> </ul> <p>Le Conseil départemental souhaite compléter le maillage du territoire en favorisant le développement d'équipements de stationnement des vélos (arceaux avec deux points d'accroche, abris, espaces clôturés, box fermés) aux abords des services et équipements publics.</p>	

Cette action s'inscrit dans la continuité des actions 4 et 5 du Plan Ecomobilité, relatives à l'équipement des collèges et des sites départementaux permettant d'accueillir les modes actifs. La mise en œuvre de ces actions a déjà permis d'équiper 42 collèges (280 emplacements vélos et 660 emplacements trottinettes), des bâtiments départementaux de la Cité administrative d'Evry (11 stationnements pour les vélos personnels de ses agents et 10 stationnements vélos accessibles au public).

### Mise en œuvre

L'action du département porte sur :

- un programme d'action sur les sites départementaux à destination du public essonnien, des collégiens et de ses agents :
  - Identification des besoins des sites départementaux (dont les collèges) et priorisation
  - Déploiement d'équipements permettant le stationnement sécurisé des vélos (travaux pour installation d'abris et racks à vélo)
- la mise en place d'un dispositif de financement, ouvert aux collectivités et leurs groupements, pour le déploiement de stationnements vélo aux abords des services et équipements publics et des stations de transport en commun (plafonné à 50% du coût d'opération dans la limite de 1 000 € HT par place).

<p><b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b></p>	<p><u>Indicateurs liés aux actions du Département :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre de places de stationnement créées</li> <li>➤ Nombre d'abris vélos installés</li> <li>➤ Nombre de collèges dotés d'équipements pour accueillir les modes actifs utilisés par les collégiens</li> <li>➤ Nombre de sites départementaux dotés d'équipements pour accueillir les modes actifs utilisés par ses agents et le public</li> </ul> <p><u>Indicateur lié au dispositif de financement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre de sites ayant bénéficiés de la subvention du Département</li> <li>➤ Nombre de places de stationnement créées</li> </ul>
<p><b>Programmation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Equipement des collèges en racks et abris vélo ou réalisation de travaux pour améliorer les usages en lien avec l'accessibilité en vélo : <b>3 collèges / an</b></li> <li>➤ Equipement des sites départementaux en racks et d'abris vélo accessibles aux agents et au public : <b>3 sites / an</b> (en 2018 : MDH/MDS d'Evry, MDS d'Etampes et IDEF de Brétigny)</li> <li>➤ Financement des collectivités pour l'installation de stationnements vélo : <b>240 places / an</b></li> </ul>
<p><b>Repères financiers</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Matériels, infrastructures et travaux nécessaires à l'équipement des collèges et des sites départementaux : <b>140 000 € / an</b></li> <li>➤ Dispositif de financement des collectivités : <b>120 000 € / an</b></li> </ul>



## AXE 2

### Encourager le développement des services liés à la pratique vélo

#### ACTION 6

#### Inciter à l'usage du vélo pour les déplacements des agents

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SSMEGP
<b>Partenaires</b>	Direction des ressources mutualisées, Direction des ressources humaines, Direction de la construction et de la maintenance des bâtiments

#### Objectifs

- **Promouvoir une culture vélo au sein du Conseil départemental**
- **Diminuer l'impact environnemental des déplacements des agents**
- **Diminuer les coûts liés au parc automobile départemental et au stationnement automobile des agents**
- **Afficher l'exemplarité du Département en matière d'écomobilité**

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

37 % des émissions de gaz à effet de serre du Département proviennent des déplacements de personnes. Parmi ceux-ci, 23 % sont dus aux déplacements domicile-travail de ses agents et 9 % à leurs déplacements professionnels (*source : Bilan Carbone® 2016*).

Le recours à des modes alternatifs à la voiture est donc à encourager, et notamment le vélo, qui contribue à la fois, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres nuisances dues aux véhicules à moteurs (pollutions, bruit, stress, trafic...), et à améliorer la santé des pratiquants.

En appui de ce constat, l'enquête sur les déplacements des agents menée à l'été 2016, a souligné que :

- 4 % des agents utilisent occasionnellement ou régulièrement le vélo pour leurs trajets domicile-travail, dont 2,4 % régulièrement ;
- 9 % des agents, utilisant d'autres modes de déplacement, se disent toutefois intéressés par l'utilisation éventuelle d'un vélo pour leurs trajets domicile-travail ;
- deux tiers des agents ont déclaré être prêts à utiliser un vélo sans hésiter ou sous conditions pour leurs déplacements professionnels ;
- le recours au vélo à assistance électrique est par ailleurs perçu comme un levier fort pour « passer à l'acte », notamment pour les femmes.

Ainsi, afin de faciliter l'usage du vélo par les agents pour leurs déplacements, il est proposé d'agir sur :

- La mise à disposition de vélos à assistance électrique (VAE) pour les déplacements professionnels des agents.  
Cette action s'inscrit dans la continuité de l'action 6 du Plan Ecomobilité, dont la mise en œuvre a déjà permis d'expérimenter un système de location/maintenance de 10 VAE sur 3 sites centraux pilotes (4 à l'Hôtel du Département, 3 à la Tour Malte, 3 à France Essonne).  
Actuellement, moins de 0,1% des déplacements professionnels se font avec ces VAE : environ 100 km/mois contre 500 000 km par mois en voiture (le parc automobile du Département étant de 619 véhicules légers)
- L'instauration d'une Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) pour encourager les déplacements domicile-travail des agents à vélo.

Les évaluations effectuées au sein d'entreprises et des ministères chargés du développement durable et du logement montrent que la mise en place de l'IKV entraîne une augmentation en un an entre 25 % (*rapport CEREMA*) et 100 % (*rapport de Matthieu Orphelin*) du nombre de personnes utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail.

Rendu possible, de manière facultative, pour les entreprises privées par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, l'IKV devrait être rendue obligatoire pour le secteur privé et public dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévue au printemps 2018.

Cette démarche s'inscrit et participe aux objectifs des fiches actions 2-5 « Développer l'offre de stationnement pour vélos » et 3-9 « Mener des actions de promotion et de valorisation pour inciter les usagers à la pratique du vélo », une communication spécifique à destination des agents devant être réalisée.

Cette fiche participe, par ailleurs, à la mise en œuvre de pratiques durables au sein de la collectivité. Sa réalisation répond ainsi aux objectifs et s'organise en cohérence avec la fiche 1-1 du plan éco et socio responsable de l'administration: « Réduire l'empreinte carbone des déplacements professionnels des agents ».

#### Mise en œuvre

- Mise à disposition d'un parc de VAE (par location/maintenance ou acquisition) pour les déplacements professionnels des agents
- Instauration de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) pour les agents du Département pour les déplacements domicile-travail
- Animation et communication auprès des agents sur les pratiques et les services existants.

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de vélos de service mis à disposition des agents
- Nombre de kilomètres effectués avec les vélos de service
- Nombre d'agents bénéficiant de l'IKV
- Montant annuel distribué au titre de l'IKV

#### Programmation

- Location-maintenance de 17 VAE à l'Hôtel du Département, la Tour Malte, France Essonne, Actiburo, MDS et MDH d'Evry et Europe 2
- Achat de VAE pour un déploiement sur d'autres sites départementaux
- Equipement des sites départementaux en abris et racks pour VAE à destination des agents, en accompagnement du déploiement de VAE
- Mise en place de l'IKV

#### Repères financiers

- Abri + racks 4 VAE : **13 000 €**
- Location-maintenance de 10 VAE : **17 712 € /an**
- IKV : entre 200 € et 400 € / agent / an, soit entre **33 600 €/ an** et **67 200 €** (4% des agents)

	<b>AXE 2</b> <b>Encourager le développement des services liés à la pratique vélo</b>
<b>ACTION 7</b>	<b>Développer l'usage d'outils numériques</b>
<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Etat, communes, EPCI, Région IDF, IAU, IDFM, partenaires privés
<b>Objectifs</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Consolider une base de données métier, en relation avec le système d'information routier</b></li> <li>➤ <b>Développer un outil d'aide à la décision pour bâtir, suivre, évaluer et adapter la politique départementale et bénéficier d'une assistance à la gestion et la programmation en conservant l'historique des interventions</b></li> <li>➤ <b>Proposer des outils numériques au service des usagers</b></li> </ul>	
<b>Contexte, enjeux et chiffres clés</b>	
<p>Le Département est le garant d'un patrimoine de près de 1 500 km de routes et d'environ 500 ouvrages d'art et de 155 km d'itinéraires cyclables.</p> <p>Si les ouvrages d'art et les chaussées bénéficient d'une politique établie depuis de longues années, pilotée avec le support de bases informatisées dédiées, certains éléments du domaine public routier sont en revanche moins bien connus. C'est notamment le cas des circulations douces.</p> <p>Une meilleure connaissance du réseau grâce à un outil de gestion informatique partagé constitue un vecteur de progrès important dans la rationalisation et l'optimisation de la politique cyclable départementale, autant pour l'aménagement de nouveaux aménagements que de la conservation (entretien, réhabilitation) et de l'exploitation de l'existant.</p> <p>La base de données constituée est également un préalable à la création ou à l'alimentation d'outils numériques à destination des cyclistes (recherche d'itinéraire, emplacements des stationnements vélos, proposition de balade à vélo, statistiques relatives à ses performances ...). La mise en Open Data de données relatives aux aménagements cyclables départementaux est indispensable pour offrir ces services aux usagers.</p> <p>Plusieurs applications mobiles spécifiquement dédiées à la pratique du vélo existent déjà sur le marché et proposent des calculateurs d'itinéraires à vélo, des boucles touristiques, la localisation des stationnements vélo et des points de service (entretien, réparation). Certains outils offrent, en outre, la possibilité de prendre en compte les signalements des utilisateurs relatifs aux itinéraires, discontinuités, erreurs sur les trajets, défaut d'entretien, oublis d'aménagements cyclables ou d'équipements vélos.</p> <p>Dans le cadre d'un partenariat avec un opérateur, le Département pourrait avoir accès à l'ensemble de ces données, lui permettant une gestion de son patrimoine cyclable en temps réel.</p>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recenser les aménagements cyclables, inventorier le patrimoine (recueil des données manquantes, typologie, état structurel)</li> <li>➤ Développer une base de données métier / SIG</li> <li>➤ Mettre en Open Data certaines données de cette base</li> <li>➤ Développer ou alimenter un outil numérique de calculateur d'itinéraires et d'information au service des usagers essonnais et de gestion patrimoniale pour le Département</li> </ul>	

<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liste des données acquises</li> <li>➤ Liste des données en Open Data</li> <li>➤ Nombre de signalements utilisateurs</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<p>2018 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acquisition de données</li> <li>➤ Elaboration d'un SIG</li> </ul> <p>A partir de 2019 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise à jour régulière du SIG</li> <li>➤ Ouverture des données départementales</li> <li>➤ Conventionnement avec un partenaire pour le développement d'un outil numérique</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acquisition de données : <b>en attente</b></li> <li>➤ Développement d'un outil métier/SIG : <b>en attente</b></li> <li>➤ Partenariat opérateur : <b>15 000 € à 20 000 € / an</b> (mise en avant du Département sur l'application + tableau de bord des signalements et des flux utilisateurs)</li> </ul>



### AXE 3

## Valoriser et promouvoir l'usage du vélo

### ACTION 8

### Signaler et jalonner les itinéraires

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Direction des Infrastructures et de la Voirie, communes, EPCI, Région IDF, CDT, associations d'usagers

#### Objectifs

- Assurer la lisibilité des itinéraires et leur valorisation
- Faciliter le guidage des usagers avec une signalétique adaptée
- Favoriser le rabattement sur les pôles d'intérêt (pôles transports, équipements publics, équipements départementaux)

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

La mise en œuvre des itinéraires du SDDCD, au gré des opérations routières (déviation, doublement, requalification urbaine), sur un linéaire limité, n'a pas été favorable à la mise en place du jalonnement. Aujourd'hui, le réseau cyclable relevant du domaine départemental est d'une façon générale peu équipé ; ce point constitue une marge de progression importante.

A l'image des itinéraires routiers, le Département souhaite déployer un jalonnement continu et lisible des itinéraires cyclables, afin notamment :

- d'améliorer le rabattement sur les pôles de transport dans une logique d'intermodalité ;
- de favoriser l'accessibilité vélo des équipements départementaux (collèges, MDS ...) ;
- d'encourager la pratique en rendant les infrastructures existantes visibles.

La signalisation en place ne bénéficie aujourd'hui d'aucun état patrimonial. Il s'agit donc :

- de recenser les équipements en place, les mettre à niveau et/ou les compléter au besoin ;
- d'arrêter une stratégie pour sa mise en place. Cette problématique a fait l'objet d'une première approche dans le cadre d'un Schéma Directeur Départemental de Signalisation de l'Essonne, dont le travail sera à poursuivre et à décliner.

En complément de la signalisation directionnelle, le Département souhaite engager un travail sur la signalétique permettant de porter à la connaissance de l'utilisateur d'autres informations (gestionnaire de l'équipement, financeur, services sur l'itinéraire, ...).

Le Département souhaite également soutenir les communes et EPCI dans leur politique de jalonnement afin de gagner en cohérence et en lisibilité sur tout le territoire.

L'ensemble doit permettre d'améliorer le service rendu aux cyclistes, la lisibilité du réseau des itinéraires cyclables ainsi que la visibilité de l'action départementale.

#### Mise en œuvre

- Recensement du jalonnement en place
- Définition d'une stratégie
- Déploiement du jalonnement et de la signalétique
- Ouverture d'un dispositif de financement aux collectivités et EPCI pour la mise en place d'un jalonnement sur leurs aménagements cyclables (plafonné à 50% du coût d'opération dans la limite de 150 € HT par ml jalonné)

<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	➤ Nombre de km jalonnés ou remis à niveau
<b>Calendrier</b>	<u>2018 :</u> ➤ Acquisition de données ➤ Jalonnement de la Vélocénie et de la Scandibérique  <u>A partir de 2019 :</u> ➤ Stratégie de déploiement et mise en œuvre
<b>Repères financiers</b>	➤ Vélocénie (itinéraire nord « Vallée de la Bièvre ») : <b>13 720 € TTC</b> ➤ Dispositif de financement des collectivités et EPCI : <b>180 000 € / an</b>



### AXE 3

## Valoriser et promouvoir l'usage du vélo

### ACTION 9

### Mener des actions de sensibilisation, de promotion et de valorisation pour inciter à la pratique du vélo

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SSMEGP
<b>Partenaires</b>	Direction de la communication et de l'information, Direction des ressources mutualisées, Mission développement durable, communes, EPCI, associations d'usagers, CCI et CMA de l'Essonne

#### Objectifs

- Promouvoir le vélo auprès de différents publics
- Valoriser les initiatives menées par le Département et ses partenaires auprès du plus grand nombre dans une dynamique « d'essaimage » et de mise en réseau
- Accompagner l'acculturation et le développement de l'usage du vélo au sein du Conseil départemental et en Essonne

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

En Essonne, le vélo est utilisé pour 1,1 % (EGT 2010) des déplacements tous modes confondus, et seulement pour 0,1% des déplacements domicile-travail.

Pour démocratiser l'usage du vélo au quotidien plusieurs freins doivent être levés : le sentiment d'insécurité (risque d'accident, risque de vol), la difficulté de stationnement, l'effort physique induit, la perte de temps, la dépendance face à la météorologie,...

Changer les pratiques individuelles et collectives en matière de déplacements rencontre nécessairement des résistances importantes.

En parallèle des actions mises en œuvre pour faciliter la pratique du vélo (développement d'infrastructures, de stationnements, de services, ...), cette conduite du changement doit être accompagnée par une démarche pédagogique s'appuyant à la fois sur l'information, la sensibilisation, l'incitation, et la valorisation des initiatives et des mises en œuvre réussies.

Chacune de ces étapes doit pouvoir être accompagnée par des outils et des temps de communication pour expliquer, convaincre, et ce sur des temps longs ponctués d'événements phares et d'étapes clés.

Pour ce faire une attention toute particulière sera donc menée sur cette thématique incontournable pour la réussite de la politique cyclable départementale.

#### Mise en œuvre

- Elaborer et diffuser des outils de communication interne pour informer les agents de l'adoption du Plan vélo, des actions mises en œuvre et pour les inciter à la pratique du vélo (guides et articles dans Egram et le Tangram)
- Organiser des événements autour du vélo à destination des agents (animation lors de la semaine du vélo ou de la semaine européenne de la mobilité), des partenaires (forum), du public (tour de l'Essonne à vélo)
- Informer les communes, EPCI et associations de l'adoption du Plan vélo et du dispositif financier départemental
- Soutenir les actions de sensibilisation, notamment dans les collèges (sécurité, bienfaits du vélo, vélo-école) via un dispositif financier départemental à destination des associations (plafonné à 50% du coût d'opération dans la limite de 1 000 € par animation).
- Relayer, faire connaître, via la communication départementale, les initiatives et démarches menées par le département ou ses partenaires (notamment via le site internet [essonne.fr](http://essonne.fr))
- Elaborer et diffuser des outils de communication en partenariat avec les CCI et CMA de l'Essonne pour informer les entreprises et les acteurs du secteur privé de l'adoption du plan vélo et rappeler l'indemnité kilométrique vélo.

<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liste des animations organisées par le Département et des publics cibles</li> <li>➤ Liste des associations ayant bénéficié du dispositif financier départemental</li> <li>➤ Liste des collèges ayant bénéficié d'actions de sensibilisation menées par une association</li> <li>➤ Montant du budget alloué aux associations au titre du dispositif financier départemental</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2018</u> : Communication interne et externe sur l'adoption du Plan vélo départemental</li> <li><u>A partir de 2018</u> :</li> <li>➤ Organisation annuelle d'une animation à destination des agents lors de la semaine du vélo ;</li> <li>➤ Communication et valorisation des actions mises en œuvre par le Département ;</li> <li>➤ Relais des initiatives et démarches menées sur le territoire ;</li> <li>➤ Organisation annuelle d'une animation grand public, du type tour de l'Essonne à vélo (2019) ;</li> <li>➤ Financement des associations pour la réalisation d'actions de sensibilisation dans les collèges</li> <li>➤ Financement d'outils de communication à destination des entreprises et acteurs du secteur privé</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A définir en fonction des événements et des productions réalisés</li> </ul>



## AXE 4

### Encourager la mobilité active solidaire

<b>ACTION 10</b>	<b>Soutenir le développement d'ateliers participatifs et solidaires à destination des cyclistes (entretien et réparation)</b>
------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité, SSMEGP
<b>Partenaires</b>	Direction de l'insertion et de l'emploi, associations solidaires

#### Objectifs

- **Faciliter la possibilité, pour les cyclistes essonniers, de faire entretenir et réparer leur vélo à moindre coût**
- **Apprendre aux cyclistes à entretenir et réparer leurs vélos de manière autonome**
- **Contribuer à une démarche d'insertion professionnelle**
- **Revaloriser les vélos hors d'usage ou délaissés et participer à la prévention des déchets**

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

62,5% des ménages essonniers possèdent au moins un vélo, mais un tiers des vélos ne sont pas en état d'être utilisés et restent dans une cave ou un garage.

Pour assurer la longévité du vélo et la sécurité de l'utilisateur, il est nécessaire d'avoir un équipement entretenu. Or l'entretien des vélos est souvent négligé.

Il existe une trentaine de vélocistes en Essonne qui permettent d'acheter et d'entretenir son vélo.

Cependant :

- les Essonniers ne trouvent pas toujours facilement un vélociste près de chez eux ou sur leurs trajets habituels.
- la réparation de son vélo peut prendre plusieurs journées durant lesquelles le vélo est immobilisé.
- la réparation peut coûter parfois aussi chère que le vélo.

Les ateliers vélo participatifs et solidaires permettent aux cyclistes d'apprendre à entretenir et réparer leur vélo de manière autonome et à moindre coût, avec pour objectif l'insertion socio-professionnelle de publics éloignés de l'emploi via la mécanique vélo et l'accueil du public.

Seuls 2 ateliers participatifs et solidaires sont implantés en Essonne (SoliCycle aux Ulis et à Orsay).

#### Mise en œuvre

- Ouverture d'un dispositif de financement aux associations pour la création d'ateliers participatifs et solidaires en Essonne. La subvention porte sur les études de faisabilité et les dépenses d'investissement pour le local et le matériel (plafonnée à 50% du coût de l'opération dans la limite de 30 000 € HT par étude de faisabilité et 80 000 € HT pour les dépenses d'investissement).

<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre d'ateliers participatifs et solidaires subventionnés par le Département</li> <li>➤ Nombre d'ateliers participatifs et solidaires existant en Essonne</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Financement des associations pour la création d'ateliers participatifs et solidaires en Essonne (études de faisabilité et création)</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dispositif de financement des associations : <b>140 000 € / an</b></li> </ul>



**AXE 4**  
**Encourager la mobilité active solidaire**

<b>ACTION 11</b>	<b>Favoriser l'usage du vélo auprès des publics en insertion</b>
------------------	------------------------------------------------------------------

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SSMEGP
<b>Partenaires</b>	Direction de l'insertion et de l'emploi, association d'insertion

**Objectifs**

- **Permettre au public en insertion n'utilisant pas le vélo d'en apprendre la pratique**
- **Permettre au public en insertion d'être autonome dans sa mobilité grâce à la pratique du vélo**
- **Faire du vélo un moyen pour le retour à l'emploi des publics en insertion**

**Contexte, enjeux et chiffres clés**

La mobilité est un véritable facteur d'exclusion.

Une étude réalisée par le Laboratoire de la mobilité inclusive met en avant l'importance démesurée liée à la possession d'une voiture dans la vie courante qui, quand elle est absente, crée une exclusion des personnes qui n'ont pas accès à ce mode de déplacement. L'enquête « Mobilité et accès à l'emploi » de fin 2016 montre, en effet, que près d'un quart des français ont déjà renoncé à un emploi en raison de difficultés de mobilité ; ce taux s'élève à près de 50% chez les 18-24 ans. Le fait de ne pas disposer de son propre véhicule ou de ne pas avoir son permis B devient ainsi une cause d'exclusion du marché de l'emploi et de discrimination. Une cause d'exclusion d'autant plus lourde qu'acquérir une voiture demande des investissements conséquents (prix du permis, d'une voiture, de l'assurance et du carburant) qui pénalise encore plus les catégories sociales précaires comme les jeunes actifs et les travailleurs pauvres.

En Essonne, 15,8% des ménages ne possédaient aucun véhicule en 2014. Un taux de non motorisation qui connaît de fortes disparités dans les communes/quartiers ayant un taux de chômage élevé. C'est le cas par exemple à Grigny où plus de 50% de la population est non motorisée et où le taux de chômage s'élève à 15,9% en 2014 (contre 11% en moyenne en Essonne).

Le vélo, facile d'utilisation et peu onéreux, peut être une réponse aux fractures de la mobilité auprès des publics en insertion. Il convient cependant de lever les freins à son utilisation : manque d'espace de stockage en pied d'immeubles, absence de possession de vélo, absence d'apprentissage de la conduite d'une bicyclette.

Aujourd'hui, 6 % de la population de 15 ans et plus ne savent pas (2 %) ou plus faire du vélo (4 %) (source : *Club des villes et territoires cyclables*).

Les vélo-écoles permettent à tous ceux qui le souhaitent, quel que soit leur âge, de s'initier à la pratique. Une étude d'évaluation sur ce service a été réalisée en 2016 par l'ADEME :

- 18 000 stagiaires, dont la moyenne d'âge est de 44 ans, sont formés en France tous les ans ;
- les vélos écoles diffusent une image positive du vélo auprès des personnes n'ayant jamais ou très peu utilisé ce moyen de déplacement ;
- on observe un report de la voiture vers le vélo. Chaque stagiaire parcourt en moyenne 1500 km en vélo / an (tous motifs). Il permet d'éviter 690 km en voiture chaque année.

Le soutien du Conseil départemental pour le développement de stages d'apprentissage du vélo a donc toute son importance pour favoriser le retour à l'emploi des Essonnais en insertion.

Par ailleurs, par le biais de l'association Essonne Mobilités, qui a pour but la recherche et la mise en œuvre de solutions de mobilité individualisées et durables destinées aux personnes les plus défavorisées résidentes sur le territoire de l'Essonne, le Département se propose de développer une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) à la location, à des tarifs sociaux.

<b>Mise en œuvre</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recensement des vélos-école en Essonne</li> <li>➤ Ouverture du dispositif de financement associations pour des actions en faveur de l'apprentissage du vélo auprès des publics en insertion (plafonné à 50% du coût d'opération dans la limite de 1 000 € HT par session).</li> <li>➤ Mise en location d'une flotte de VAE par les antennes territoriales d'Essonne Mobilité</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre de stagiaires en insertion formés</li> <li>➤ Nombre de vélos-écoles soutenus</li> <li>➤ Nombre de VAE financés</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2018</u> : Recensement des vélos-écoles en Essonne</li> <li>➤ <u>2019</u> : Subventionnement pour l'achat de VAE par Essonne Mobilités</li> <li>➤ <u>A partir de 2018</u> : Financement des associations pour des actions en faveur de l'apprentissage du vélo</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dispositif de financement des associations : <b>5 000 € / an</b></li> <li>➤ Subvention pour acquisition de VAE : <b>1 200 €/ VAE</b> soit <b>12 000 € pour 10 VAE</b></li> </ul>



**AXE 5**  
**Elaborer une politique cyclable au service de la cohérence des territoires**

**ACTION 12**

**Organiser au niveau départemental la discussion et l'échange entre toutes les parties prenantes**

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SSMEGP
<b>Partenaires</b>	communes, EPCI, Région IDF, IDFM, Associations, Entreprises

**Objectifs**

- **Mieux connaître les attentes et projets de tous les acteurs évoluant dans le domaine du cyclisme**
- **Elaborer des projets qualitatifs dans une logique de cohérence territoriale**
- **Assurer la prise en compte des priorités départementales auprès des instances régionales et nationales**

**Contexte, enjeux et chiffres clés**

La politique cyclable départementale doit se construire avec l'ensemble des acteurs du territoire pour gagner en cohérence et en efficacité.

Dans ce cadre, de nombreux acteurs sont à concerter :

L'Etat : Un Plan national vélo est en préparation dans le cadre de la prochaine Loi d'orientation sur les mobilités prévue au printemps 2018

La Région : La Région a adopté son plan vélo en mai 2017. Son objectif est d'atteindre un triplement du volume de déplacements à vélo à horizon 2021 en privilégiant l'intermodalité et le rabattement vers les gares, les déplacements domicile-travail et domicile-étude. Elle a organisé une grande conférence régionale en septembre 2016, réunissant plus de 250 participants de tous les horizons du vélo, et un appel à contributions publiques pour recueillir les attentes et les propositions des usagers, des associations d'usagers, des entreprises, etc....Près d'un millier de réponses ont été reçues dans le cadre de cet appel dont 9% en provenance de l'Essonne.

Ile-de-France Mobilités : Les actions de la Région et d'IDFM sont mises en œuvre de manière complémentaire afin de développer un ensemble complet de services aux cyclistes. Ainsi, IDFM met en œuvre un calculateur d'itinéraire cyclable intégré à Via Navigo. Il prévoit également de développer la location longue durée de vélos à assistance électrique ou encore des stationnements et services vélo en gare ou en entreprise dans le cadre des plans de mobilité d'entreprises.

L'ADEME : L'agence réalise de nombreuses études et évaluation de politiques cyclables.

Les associations : Fondée en 2002, la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (FCDE), affiliée à la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) a pour vocation de regrouper les associations d'usagers ou de défense de l'environnement qui luttent pour améliorer la sécurité et le confort des circulations piétons et cycles en Essonne, par un partage équitable de la voirie. D'autres associations liées aux loisirs existent également en Essonne.

Les entreprises : Les start-up et bureaux d'études spécialisés dans le domaine du vélo peuvent apporter une expertise et faire des propositions innovantes. Par ailleurs, dans le cadre des Plans de déplacement Entreprise (PDE) ou inter-Entreprises (PDIE), les entreprises peuvent nous faire remonter leurs besoins et leurs plans d'actions.

<b>Mise en œuvre</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recensement des différents acteurs dans le domaine du vélo en Essonne</li> <li>➤ Organisation d'un « Comité départemental vélo » réunissant toutes les parties prenantes</li> <li>➤ Concertation avec chacun des acteurs en fonction des thématiques</li> <li>➤ Action de lobbying auprès des instances régionales et nationales pour favoriser le développement de la pratique du vélo en Essonne</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liste des acteurs concertés</li> <li>➤ Nombre de réunion du Comité départemental vélo</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organisation d'un Comité départemental vélo annuel</li> <li>➤ Réunions de travail périodiques avec les partenaires</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤</li> </ul>



## AXE 5

**Elaborer une politique cyclable au service de la cohérence des territoires**

### ACTION 13

**Apporter une assistance à maîtrise d'ouvrage aux collectivités**

<b>Direction / service Pilote</b>	Direction des transports et de la mobilité / SEIT
<b>Partenaires</b>	Direction de l'Animation Territoriale, de l'Attractivité et des Contrats

#### Objectifs

- **Accompagner les EPCI et les communes dans leurs projets cyclables par une assistance technique**
- **Mieux coordonner les différents projets et aménagements cyclables sur le territoire essonnien**
- **Développement l'offre d'aménagements cyclables pour massifier la pratique du vélo**

#### Contexte, enjeux et chiffres clés

La réforme territoriale a modifié la répartition des compétences entre les différentes collectivités, tout en maintenant le Département comme échelon opérationnel de proximité.

Si la loi du 7 août 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a supprimé la clause de compétence générale des Départements, elle les a en revanche conforté dans leurs missions de solidarité humaine et territoriale.

Par ailleurs, depuis la loi MAPTAM, les communes et établissements publics de coopération intercommunale se voient investis des compétences relatives à la mobilité durable et à l'aménagement de l'espace. Ils disposent ainsi de prérogatives relatives aux modes actifs (dont les services de location de vélos).

Si le champ d'action s'est étendu, les communes et les EPCI, notamment les Communautés de communes, ne disposent pas forcément des moyens d'ingénierie nécessaires pour mettre en œuvre la politique qu'ils ont parfois définis dans le cadre de leur document de planification (Plan Local d'Urbanisme, Plan Local de Déplacement) :

- le dispositif permettant le concours d'une ingénierie d'Etat s'est progressivement éteint,
- certains EPCI créés récemment ne sont pas encore structurés pour répondre aux besoins d'études et de montages de projets,
- la couverture de l'offre d'ingénierie privée est inégale et pose la question de son intérêt pour des petits marchés.

Pourtant, les évolutions législatives et réglementaires récentes (renforcement des performances environnementales des politiques et des aménagements) contribuent à la complexité des processus de projet.

Pour favoriser la réalisation d'aménagements en faveur des cycles et l'émergence de services en Essonne, le Département souhaite offrir aux collectivités porteuses de projets et insuffisamment structurées un accès à une offre d'ingénierie, leur apportant une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le Département propose ainsi d'accompagner ces collectivités dans leurs projets le plus en amont possible pour en favoriser et optimiser le montage, le financement et la mise en œuvre, en lien avec les enjeux identifiés par le Département dans le cadre de son plan vélo et de celui de la Région.

<b>Mise en œuvre</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Etude de la structuration de l'aide technique départementale mise à la disposition des collectivités locales pour des études en matière cyclable</li> <li>➤ Accompagnement des projets des communes et EPCI</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nombre d'EPCI / communes aidés</li> <li>➤ Nombre de projets ayant fait l'objet d'une aide du Département</li> </ul>
<b>Programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2018</u> : Etude pour la création d'une aide technique départementale (structure support à définir)</li> <li>➤ <u>A partir de 2019</u> : Accompagnement des projets des communes et EPCI</li> </ul>
<b>Repères financiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Financement d'un ETP ingénieur</li> </ul>

# ANNEXE A LA DELIBERATION N°2018-04-0020

## **ANNEXE 2 - Dispositif financier départemental adossé au Plan vélo :** **Règlement**

### **1. Objectifs**

Le Département de l'Essonne s'est doté d'un « plan vélo » qui traduit son ambition de promouvoir les modes actifs et favoriser l'usage du vélo, notamment pour les déplacements du quotidien (domicile – travail / étude).

Le présent document présente le dispositif financier départemental, adossé à son plan vélo. Il définit les conditions et les modalités d'octroi de subventions pour les opérations qui participent à l'objectif départemental de faire du vélo un mode de déplacement privilégié pour la mobilité du quotidien.

### **2. Bénéficiaires**

Les subventions départementales, au titre du présent dispositif, peuvent bénéficier à l'ensemble des maîtres d'ouvrages publics, à savoir :

- les communes et leurs groupements,
- les Parcs Naturels Régionaux.

Les associations peuvent également bénéficier de subventions départementales, au titre du présent dispositif, pour leurs actions de développement de services « vélos » et/ou de promotion et de sensibilisation aux mobilités actives.

### **3. Critères d'éligibilité**

La participation financière du Département, au titre du présent dispositif, concerne les opérations décrites ci-dessous, sur l'ensemble du territoire essonnien. Les subventions ne peuvent être sollicitées que par le ou les maîtres d'ouvrage.

#### **3.1. Les aménagements cyclables**

L'aménagement et le développement du réseau par la réalisation de nouveaux itinéraires, la résorption de discontinuités, l'amélioration du rabattement vers les points d'attractivité majeurs, la sécurisation des usagers ou encore la réhabilitation d'infrastructures existantes, sur les itinéraires structurants du réseau cyclable départemental et sur les tronçons permettant d'accéder :

- aux pôles multimodaux, (gares ferroviaires et routières, aires de covoiturage),
- aux équipements départementaux,
- aux zones d'emploi (seules peuvent être financées les opérations identifiées dans un plan de mobilité d'entreprise ou inter-entreprises),
- aux établissements d'enseignements et d'éducation (crèche, école primaire, collège, lycée, CFA, enseignement supérieur).

### 3.2. Le stationnement

La mise en place de dispositifs de stationnement pour les vélos (arceaux avec deux points d'accroche, abris, espaces clôturés, box fermés) sur les espaces publics, à proximité des services et équipements publics ainsi que des stations multimodales (transports en commun, covoiturage).

Ce type d'opérations, pour être éligibles, doivent s'intégrer dans le cadre d'une réflexion globale à l'échelle d'un territoire pertinent (ville, intercommunalité), autour d'un projet de transport structurant. Le porteur de projet devra en conséquence accompagner sa demande d'une étude, d'un schéma ou de tout autre document établi à l'échelle dudit territoire permettant de justifier de la pertinence de son projet.

### 3.3. Le jalonnement

La signalisation directionnelle, afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables.

Une opération ne peut être éligible qu'à condition de s'intégrer dans le cadre d'un plan d'ensemble de jalonnement à l'échelle d'un territoire pertinent (ville, intercommunalité, autour d'un projet de transport structurant).

Le porteur de projet devra en conséquence accompagner sa demande d'une étude, d'un schéma ou de tout autre document établi à l'échelle dudit territoire permettant de justifier de la pertinence de son projet.

### 3.4. Les services à destination des cyclistes

La création, le développement et la mise en réseau d'ateliers participatifs et solidaires à destination des cyclistes et prioritairement via l'implantation de points de service vélo (réparation-entretien, vélo-écoles, conseil, etc.).

- Etudes de faisabilité permettant :
  - de déterminer les modalités organisationnelles et le modèle économique du service créé,
  - d'évaluer le coût d'investissement et de fonctionnement, les effets économiques, sociaux, environnementaux ;
- Création et développement de points de services

### 3.5. L'initiation et la sensibilisation à la pratique du vélo

Les actions en faveur de l'apprentissage du vélo auprès des publics en insertion ou des collégiens, et/ou des actions de promotion et de sensibilisation, notamment dans les collèges (sécurité, bienfaits du vélo).

## 4. Modalités de financement

### 4.1. Assiette éligible

Une dépense est comprise dans l'assiette éligible dès lors qu'elle se rapporte :

- **A la réalisation d'un aménagement cyclable** : les pistes et bandes cyclables, les voies vertes, les double sens cyclables, les stationnements vélos et trottinettes, le jalonnement cyclable.

Les ouvrages d'art ne sont pas subventionnables.

Les opérations doivent répondre à la réglementation nationale, aux préconisations du CEREMA, ainsi qu'à la Charte départementale des circulations douces

- **Aux dépenses suivantes :**

- les travaux liés directement à l'opération et à son usage cyclable, y compris la signalisation et le jalonnement, l'éclairage et le mobilier urbain lorsqu'ils sont dédiés aux aménagements cyclables,
- les équipements de service : support d'information, stations de gonflage et petites réparation, aires de repos ou autre équipement essentiel au projet ;
- les études de maîtrise d'œuvre relatives à la réalisation des travaux (de l'étude faisabilité jusqu'à la réalisation des travaux) ;
- les travaux liés directement à la réalisation de stationnements vélos, y compris les équipements de sécurisation ;
- les dépenses en investissement indispensables à l'organisation et à l'activité d'ateliers participatifs et solidaires, fixes ou mobiles, tels que les locaux, les outils et le matériel.
- les dépenses liées aux actions favorisant l'apprentissage du vélo auprès des publics en insertion
- les dépenses liées aux actions de promotion et de sensibilisation (sécurité, bienfaits du vélo), notamment dans les collèges.

Sont toutefois exclus des dépenses subventionnables : les études de maîtrise d'ouvrage (élaboration des études prospectives et des schémas), les acquisitions foncières, les travaux sur réseaux divers (hors éclairage), les espaces verts, les travaux d'entretien et de rénovation de voirie et le stationnement automobile.

#### **4.2. Taux de financement**

L'assiette subventionnable est calculée sur la base des coûts d'opération hors taxes ou toutes taxes comprises selon que le bénéficiaire soit éligible ou non au FCTVA.

Pour l'ensemble des demandes, la subvention du Département est plafonnée à 50% du coût d'opération dans la limite des plafonds définis à l'article 4.3 du présent règlement.

Les subventions du Conseil départemental ne sont pas cumulables entre elles pour le financement d'une même dépense d'investissement, mais le sont avec celles de tout autre financeur dans le respect du taux maximum d'aides publiques (70%) et dans le cadre des dispositions de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) et de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales, modifié par la loi MAPTAM.

#### **4.3. Plafond des dépenses subventionnables**

La subvention départementale est versée dans la limite des plafonds indiqués ci-dessous et sous réserve des disponibilités budgétaires annuelles :

- le plafond de la dépense subventionnable est de 550 000 € HT par km aménagé de bande, de piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle et de voies vertes ;
- le plafond de la dépense subventionnable est de 1 000 € HT par place de stationnement vélos aménagé ;
- le plafond de la dépense subventionnable pour les travaux liés à la mise en œuvre d'un plan de jalonnement est de 150 € HT par mètre linéaire jalonné ;
- le plafond de la dépense subventionnable est de 30 000 € HT par étude de faisabilité ;
- le plafond de la dépense subventionnable est de 80 000 € HT pour la création ou le développement d'un atelier participatif et solidaire ;
- le plafond de la dépense subventionnable est de 1 000 € HT pour la réalisation d'une action de sensibilisation ou d'apprentissage du vélo ;

#### **5. Modalités de versement et de suivi / Convention :**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre le Département et le ou les bénéficiaires.

Elles doivent être conforme au règlement financier départemental.

L'obtention de l'aide départementale est conditionnée à la demande préalable de l'aide régionale pour les opérations éligibles aux dispositifs de la Région Ile-de-France. Le refus de la Région n'empêche toutefois pas l'inéligibilité au dispositif départemental.

#### **6. Dossier à produire :**

- Délibération de l'assemblée délibérante approuvant le projet, sollicitant l'accompagnement financier du Département, adoptant le plan de financement et s'engageant à prendre en charge la part non couverte par les subventions ;
- Note de présentation du projet, plans et documents graphiques si nécessaires ;
- Devis estimatif des travaux à réaliser ;
- Calendrier prévisionnel de l'opération ;
- Plan de financement faisant apparaître les subventions sollicitées ou obtenues des divers partenaires, daté signé ;
- Attestation de non-commencement ou demande motivée de commencement anticipé des travaux ;
- Récépissé de dépôt de la demande de subvention auprès de la Région et des autres financeurs.

#### **7. Service à contacter :**

Conseil départemental de l'Essonne  
Direction des transports et de la mobilité  
Service des Etudes et Infrastructures de Transports  
Boulevard de France  
91012 EVRY Cedex  
Mail : [transports@cd-essonne.fr](mailto:transports@cd-essonne.fr)

Tableau récapitulatif des subventions départementales et régionales du dispositif vélo

Actions pouvant être soutenues	TAUX MAX DE LA DEPENSE SUBVENTIONNABLE				PLAFOND MAX de dépenses subventionnables	BENEFICIAIRES
	SUBVENTIONS REGIONALES		SUBVENTIONS DEPARTEMENTALES			
	AVEC document stratégique	SANS document stratégique	AVEC aide régionale	SANS aide régionale		
<b>Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures :</b> Pôles multimodaux, gares, aires de covoiturage Equipements départementaux, dont collèges pôles de centralité (emploi, éducation)	50 %	25 %	20 % ou 35 %	50 %	550 € / ml	Collectivités, EPCI, PNR
	50 %	-	20 %	50 %	1000 € / place	
	50 %	-	20 %	50 %	150 € / ml	
<b>Services :</b> Etudes de faisabilité Investissement (local, matériel)	50 %	-	20 %	50 %	30 000 € 80 000 €	Associations
<b>Pratique du vélo :</b> Apprentissage du vélo Promotion et sensibilisation	-	-	-	50 %	1000 €	