

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

STRATÉGIE RÉGIONALE FRET ET LOGISTIQUE - ACTE 2

Sommaire

<u>EXPOSÉ DES MOTIFS</u>	3
<u>ANNEXES AU RAPPORT</u>	8
<u>Annexe 1 - Bilan de l'acte 1 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique</u>	9
<u>Annexe 2 - Enjeux et modalités d'intervention de l'acte 2 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique</u>	15
<u>PROJET DE DÉLIBÉRATION</u>	38
<u>ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</u>	42
<u>Annexe 1 - Dispositif Amélioration de la desserte et intégration urbaine des zones logistiques</u>	43
<u>Annexe 2 - Dispositif Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique</u>	48
<u>Annexe 3 - Dispositif Accompagnement des projets logistiques partenariaux</u>	53
<u>Annexe 4 - Dispositif Penser l'aménagement logistique du territoire</u>	58
<u>Annexe 5 - Convention type en investissement</u>	63
<u>Annexe 6 - Convention type en fonctionnement</u>	74

EXPOSÉ DES MOTIFS

En 2018, la Région adoptait sa 1^{ère} Stratégie régionale fret et logistique, afin d'agir en faveur d'une logistique maîtrisée, performante et innovante. L'ambition régionale était de raisonner sur l'ensemble du système d'approvisionnement francilien, pour traiter tous les maillons de la chaîne et comprendre l'articulation entre le premier et le dernier kilomètre. Cette ambition se déclinait autour de 4 grands axes : (1) renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant un aménagement ciblé des infrastructures, (2) réduire les nuisances en modernisant les flottes de véhicules et en favorisant l'innovation, (3) accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale, et (4) contribuer à la cohérence des actions et l'animation d'un réseau d'acteurs.

Si les orientations initiales conservent toute leur pertinence, de nouvelles priorités d'intervention doivent être définies pour prendre en compte les transformations majeures survenues depuis 2018, notamment avec la crise sanitaire et les périodes de confinement qui ont particulièrement bousculé les habitudes de consommation et l'organisation des chaînes logistiques des entreprises.

A la croisée de ses compétences en matière de transports, d'économie et d'aménagement du territoire, la région Île-de-France entend agir concrètement et rapidement sur les transformations à l'œuvre. **C'est la raison pour laquelle l'acte 2 de la Stratégie régionale fret et logistique propose de s'organiser autour de 4 nouvelles orientations.**

AXE 1/ « Mieux connaître pour mieux agir » – développer la connaissance du système logistique régional

1.1 Poursuite du soutien à l'innovation et aux projets partenariaux pour améliorer la connaissance de l'organisation des flux et des activités logistiques sur le territoire régional

Les 2 dispositifs existants (« soutien à l'innovation » et « accompagnement des territoires ») sont reconduits et renommés (« soutien aux actions d'innovation en matière de logistique » et « accompagnement des projets logistiques partenariaux vecteurs de développement local ») afin de poursuivre la dynamique en cours et de capitaliser sur les actions et projets déjà lancés (collecte de données, exploitation, modélisation, scénarisation, aide à la décision...).

La construction d'un système de connaissance des flux à l'échelle régionale nécessite désormais davantage de coordination. Les projets financés devront ainsi amener à développer des outils d'aide à la décision pour favoriser l'optimisation et la mutualisation des flux. Enfin, afin de favoriser l'exploitation la plus large possible des données collectées, la réflexion sur la définition de formats standards des données logistiques sera poursuivie.

1.2 Création et animation d'un observatoire régional du fret et de la logistique, en copilotage avec l'Etat

Le principal obstacle à l'intégration des enjeux du fret dans les politiques publiques demeure l'absence de données disponibles. C'est pourquoi, en partenariat avec l'Etat, la Région s'investira

dans la mise en place d'un « observatoire régional du fret et de la logistique ». Cette structure se positionnera comme le centre de ressources régional en la matière. L'observatoire rassemblera, partagera et produira des données afin de construire un socle de connaissances fiable, cet objectif étant partagé par l'ensemble des acteurs publics (collectivités, recherche, enseignement...) et privés (entreprises, associations...) du fret et de la logistique. Il aura vocation à produire des indicateurs pour éclairer les choix stratégiques d'investissement publics ou privés.

AXE 2/ Assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques

2.1 Un nouveau programme d'investissement en faveur de la voie d'eau

Pour le territoire francilien, densément irrigué par les voies fluviales navigables, le transport fluvial offre de nombreuses opportunités de développement de solutions innovantes et décarbonées pour la logistique. La Région souhaite poursuivre son soutien au développement de la voie d'eau et prévoit notamment un nouveau programme d'investissements dans le prochain contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) Vallée de la Seine.

Le soutien à la voie d'eau portera aussi bien sur les infrastructures fluviales et portuaires (écluses, barrages, quais à usages partagés...) que sur les équipements d'intermodalité, le verdissement des flottes ou encore le développement de nouveaux services multimodaux intégrant la logistique urbaine fluviale.

En complément, la Région poursuivra son soutien aux dispositifs Plan d'Aide au Report Modal (PARM) et Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) de Voies navigables de France (VnF), respectivement pour inciter de nouveaux acteurs à utiliser la voie d'eau et développer des services de logistique urbaine fluviale, et pour accélérer la décarbonation des flottes et la conception de nouveaux bateaux plus adaptés à des services de logistique urbaine fluviale.

2.2 Structuration d'un système logistique multimodal performant

Afin de subvenir aux besoins de l'approvisionnement de la zone dense en limitant les nuisances, les efforts porteront sur une approche globale des chaînes logistiques. Les acteurs /chargeurs devront pouvoir mobiliser la diversité des offres disponibles pour assurer un transport multimodal jusqu'au cœur de la zone dense. La Région contribuera à la création d'un maillage d'infrastructures diversifiées, adaptées aux différents besoins (plateformes multimodales, ports urbains, immobiliers logistiques multimodaux, hubs urbains...) permettant la massification, la multimodalité (fleuve/route, fleuve/fer, fer/route, fleuve/vélo-cargos...) ainsi que la mixité fonctionnelle des usages des espaces logistiques, pour une bonne intégration dans la ville.

Pour ce faire, la Région pourra intervenir dans le cadre de ses dispositifs dédiés de la Stratégie régionale fret et logistique et du lancement d'appels à manifestation d'intérêts (AMI) ciblés pour accompagner le développement de schémas logistiques pensés de bout en bout (« porte à porte ») et soutenir l'innovation.

Ainsi, la Région continuera à aider au développement de la « cyclo-logistique » en Île-de-France, comme elle le fait d'ores et déjà avec le « chèque vert pour la transition écologique » dédié aux artisans et commerçants. Elle soutiendra notamment les actions qui permettent de structurer la

filrière de façon pérenne et de promouvoir des conditions économiques et sociales de qualité (condition de travail, santé, sécurité, formations ...).

En matière de fret ferroviaire, la Région maintiendra son positionnement construit sur une approche pragmatique et territoriale, afin de prioriser les investissements sur des projets répondant directement aux besoins des acteurs économiques. Toutefois, si l'Etat s'engage dans les investissements massifs nécessaires pour atteindre son objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 (de 9 à 18 %), la Région pourra participer au financement de quelques projets d'intérêt stratégique pour l'Île-de-France, qui figureront alors dans les prochains contrats de plan. Ces projets devront s'inscrire dans une approche multimodale pour favoriser une plus grande complémentarité avec la voie d'eau.

2.3 Poursuite du maillage des infrastructures d'avitaillement en carburant alternatif

La Région poursuivra son implication dans le développement de stations multi énergies par le biais de la SEM SIGEIF Mobilités dont elle est actionnaire. La SEM lui permet de mobiliser une expertise technique et financière pour accélérer le déploiement d'un réseau de stations à l'échelle régionale tout en mutualisant les investissements afin de limiter les dépenses régionales.

La Région continuera également de participer aux côtés de l'Etat et de la Région Normandie au financement de projets sur l'axe Seine visant à déployer des solutions d'avitaillement pour la flotte fluviale. La Région privilégiera autant que possible les équipements implantés en bord à voie d'eau permettant un usage multimodal (tant pour le fluvial que pour le routier).

AXE 3/ Planification et aménagement : répondre aux besoins dans une approche de sobriété foncière

3.1 Inscrire le fret et la logistique dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-Environnemental) en cours d'élaboration et le Plan de Mobilité Île-de-France (PDMIF)

Cet acte 2 s'inscrit dans un contexte de transition énergétique, d'objectif de neutralité carbone en 2050 et de sobriété foncière. Une vision stratégique en matière de fret et logistique pourra être proposée dans le cadre de la révision du SDRIF-E et du PDMIF, afin de définir un maillage de sites logistiques d'intérêt régional sur lesquels elle pourra prioriser ses investissements. Les travaux de concertation du futur SDRIF-E sont en cours.

La Région veillera à la bonne articulation des différentes échelles de planification afin d'organiser une déclinaison des ambitions jusqu'au niveau local (PLU, SCOT). L'enjeu est de préserver les espaces nécessaires pour l'organisation d'un système régional logistique multimodal, en privilégiant la densification, la mutualisation et la réutilisation de sites existants pour limiter la consommation foncière. Les plateformes portuaires, en tant que zones logistiques à proximité immédiate de la zone dense de consommation, constituent une opportunité pour pallier la pénurie de foncier en Île-de-France qu'il conviendra de valoriser.

3.2 Création d'un nouveau dispositif « Penser l'aménagement logistique du territoire »

La Région lancera un nouveau dispositif pour intégrer plus systématiquement la logistique à toutes

les échelles dans les opérations d'aménagement, afin d'anticiper au mieux l'organisation des flux et de maîtriser les usages de l'espace public. L'accompagnement portera sur toutes les situations d'aménagement : réalisation de nouveaux quartiers (en lien avec le dispositif des 100 Quartiers Innovants et écologiques QIE), recyclage de friches (en complémentarité avec le dispositif Appel à Manifestation d'Intérêt Reconquérir les friches franciliennes) et aménagements plus ponctuels. Ce dispositif sera mobilisable aux différents stades de réflexion ou d'avancement des projets (études, AMO, travaux). La Région aidera les projets présentant un objectif de sobriété foncière et privilégiant les transformations ou reconversions d'entrepôts pour les adapter aux nouveaux standards de la logistique.

L'organisation d'assises du fret et de la logistique sera l'occasion de concerter avec les acteurs avant de lancer un appel à manifestation d'Intérêt (AMI), notamment pour promouvoir des formes innovantes d'immobilier logistique, plus écologiques et mieux insérées dans leur environnement.

AXE 4/ Valorisation de l'écosystème régional fret et logistique par des actions de formation, de communication et l'animation d'actions collectives

4.1 Transformer les opportunités en création d'emplois

Le secteur du fret et de la logistique est l'un des plus grands pourvoyeurs d'emplois en Île-de-France. Il connaît de fortes mutations qui génèrent de nouveaux besoins et de nouvelles compétences : perspectives de départ à la retraite, augmentation des besoins liés au e-commerce (gros besoins de main d'œuvre dans les entrepôts et de formations pour les livreurs du dernier kilomètre), émergence de nouvelles filières (recyclage des déchets, nouvelles motorisations, développement du multimodal, etc.).

Mais si les besoins des entreprises sont très importants, les recrutements demeurent difficiles par manque de candidats. Le secteur manque de visibilité et souffre d'une image dévalorisée. Dans le cadre de ses compétences en matière de la formation professionnelle pour les publics en insertion et les demandeurs d'emploi, la Région participe fortement au financement de formations dans le secteur du transport et de la logistique, secteur classé prioritaire.

Pour aller plus loin, la Région s'appuiera sur le futur observatoire régional, dont l'un des axes de travail portera sur les enjeux socio-économiques. L'observatoire participera ainsi à la réalisation et à la diffusion d'études relatifs aux emplois et aux métiers de la filière. L'observatoire pourra ailleurs participer à la l'organisation d'événements ou d'actions collectives visant une meilleure information sur les opportunités d'emplois et de formation.

4.2 Le développement d'une stratégie de communication

La mise en place d'une stratégie de communication autour du présent « acte 2 » viendra accompagner et rythmer la mise en place des projets de la Région et faciliter la diffusion des informations sur les actions de ses partenaires. Des journées événementielles pour partager l'avancement des projets et le déploiement des outils seront organisées, notamment, des assises régionales du fret et de la logistique afin de présenter à des publics cibles les orientations de la Région suite à l'adoption de « l'acte 2 » et annoncer le lancement de nouveaux appels à manifestations d'intérêt.

Les 2 annexes au rapport ci-après vous présentent successivement, un bilan de la stratégie depuis 2018 (annexe 1) et un éclairage sur l'évolution du contexte et les nouveaux enjeux en matière de fret et logistique pour mieux comprendre le choix des 4 axes de la présente Stratégie régionale fret et logistique (annexe 2).

Enfin, dans le but de concrétiser rapidement la vocation de centre de ressources de l'observatoire régional tel que présenté en section 1.2, la Région et l'Institut Paris Région (IPR) se sont mobilisés pour initier une première acquisition d'un jeu de données inédit relatif aux livraisons du e-commerce. En effet, les livraisons à domicile liées au e-commerce font l'objet d'un intérêt particulier dans le débat public, mais aucune information n'est aujourd'hui publiquement disponible et mobilisable pour attester de la réalité de ces flux en dehors de chiffres nationaux publiés annuellement.

Il vous est ainsi proposé d'affecter 45 000 € pour l'acquisition de données représentatives des livraisons de colis à domicile liées au e-commerce. Ces données seront fournies pour une période de 3 ans, jour par jour. Dans le cadre d'une convention qui sera soumise à l'approbation de la commission permanente ultérieurement, elles seront mises à disposition de l'Institut Paris Région (IPR), pour leur exploitation et leur diffusion au grand public dans le cadre de l'Observatoire régional du fret et de la logistique. Ces données pourront également être publiées sur la plateforme open-data de la Région et être mobilisées pour le développement de Smart Services.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES AU RAPPORT

Annexe 1 - Bilan de l'acte 1 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique

Bilan de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique

De mars 2018 à fin 2021

En mars 2018, la région Île-de-France s'est mobilisée pour une logistique maîtrisée, performante et innovante en votant sa première stratégie régionale pour le fret et la logistique.

Cette première stratégie s'articulait autour de quatre grands axes : (1) renforcer l'attractivité de l'Île-de-France par un aménagement ciblé des infrastructures, (2) réduire les nuisances en soutenant le verdissement et la modernisation des flottes, (3) l'accompagnement des territoires et des entreprises et (4) l'animation d'un réseau d'acteur pour une meilleure considération des enjeux logistiques dans les stratégies de développement des territoires.

Elle a mobilisé un certain nombre d'outils financiers :

- 3 dispositifs ad hoc de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique :
 - l'amélioration des dessertes des zones logistiques ;
 - le soutien aux actions d'innovation ;
 - l'accompagnement des territoires et des entreprises.
- Les Contrats de Plan Etats-Régions (CPER et CPIER)
- D'autres dispositifs régionaux (par exemple : aide à l'acquisition de véhicules propres...)
- L'abondements à des dispositifs partenaires (ex : PARM et PAMI de VNF).

Le présent bilan porte sur les actions réalisées de 2018 à fin 2021.

1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures

La Région a tenu ses engagements en matière de financement des infrastructures de transport fluvial dans le cadre des **CPER et CPIER 2015-2020 (prolongés jusqu'en 2022)**, avec plus de 38 M€ affectés aux **projets fluviaux portés par VNF** et 14,8 M€ affectés aux **projets portuaires de HAROPA Port**.

Elle a par ailleurs confirmé, en parallèle de la stratégie fret, son engagement dans le projet de **Canal Seine-Nord Europe**, dans le cadre d'un protocole ad hoc, qui permettra à l'horizon 2028 de relier le bassin de la Seine au système fluvio-portuaire du Nord de l'Europe, pour un montant total de 110 M€.

Enfin, le **dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistique** (création de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique) a été mobilisé pour financer 3 projets de modernisation et d'agrandissement d'installations terminales embranchées, 2 projets portés par SNCF Réseau de modernisation de ses infrastructures dédiées au fret, un projet de requalification de voirie de zones logistique porté par une collectivité seine-et-marnaise (CA Portes Briardes) ainsi que pour financer l'étude de la SEMMARIS pour

l'amélioration de la desserte ferroviaire du MIN de Rungis. Ces 7 opérations ont représenté un engagement d'un montant total de 2,6 M€.

Aucun projet de création ou de sécurisation de parkings sécurisés pour les poids lourds n'a fait l'objet de demande de financement, malgré l'importance de cette problématique et les difficultés remontées par les collectivités. Plusieurs projets n'ont pas pu aboutir, faute de modèle économique satisfaisant et de disponibilité foncière. Afin de mieux cerner ces enjeux et de qualifier les besoins, la Région a donc commandé à l'Institut Paris Région (IPR) une étude sur ce sujet, finalisée fin 2021, qui a permis de cartographier les principales zones de tension et d'initier des échanges avec les territoires pour travailler plus finement.

2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances et favoriser les innovations en la matière

Un des principaux freins à la transition écologique du parc de véhicule dédié au transport routier de transport de marchandises en Île-de-France est le manque de stations d'avitaillement en carburants alternatifs. La Région a participé à hauteur de 350 000 € au capital de la SEM SIGEIF Mobilité qui a pour objet le **déploiement d'un réseau d'avitaillement** en Gaz Naturel pour véhicule (GNV), hydrogène et infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE).

Carte du maillage du réseau des stations GNV et bio-GNV en service ou en cours de déploiement au 17 mars 2022



La Direction des transports de la Région a accompagné la Direction de l'Environnement pour orienter et suivre ses **dispositifs de soutien à l'acquisition de véhicules propres** afin de s'assurer que ces derniers répondent aux besoins des professionnels du transport et de la logistique.

La Région a abondé, à hauteur de 4 M€, le **Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2018-2022**, porté par VnF. Ce dispositif a pour objectif d'aider les exploitants et propriétaires de bateaux à moderniser et à adapter leur flotte afin de répondre à l'augmentation du trafic fluvial dans le bassin de la Seine tout en réduisant les consommations de carburants et les émissions de polluants liées au trafic fluvial. Sur la période 2018-2021, 65 projets ont bénéficié du financement du PAMI par la Région, les deux tiers concernant l'adaptation des bateaux dans le but de pérenniser les trafics ou de capter de nouveaux marchés.

La Région a abondé le dispositif de VnF de **Plan d'aide au report modal (PARM) 2018-2022**, à hauteur de 1 M€. Ce dispositif a pour objectif d'accompagner les entreprises pour l'intégration du mode fluvial dans leurs organisations logistiques. De 2018 à 2021, une quinzaine de projets ont bénéficié des subventions régionales, principalement dans des filières économiques historiquement utilisatrices du mode fluvial (par exemple la filière bois pour l'approvisionnement des chantiers des JOP 2024) mais aussi pour des projets de logistique urbaine particulièrement innovants (par exemple, les projets de Fludis, Box2home et de Blue Line Logistics).

Le **dispositif de soutien à l'innovation en matière de fret et logistique** (création ad-hoc de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique) a par ailleurs permis de soutenir 7 projets d'innovation, pour un montant total de 1,27 M€ de subventions. 5 de ces projets portaient sur le développement d'outils numériques permettant d'accélérer la transformation digitale des chaînes logistiques, les 2 derniers avaient pour objet le développement de vélocargos adaptés à la logistique urbaine et la création d'emballages réutilisables pour le e-commerce mobilisant une technologie brevetée développée dans un laboratoire de recherche francilien.

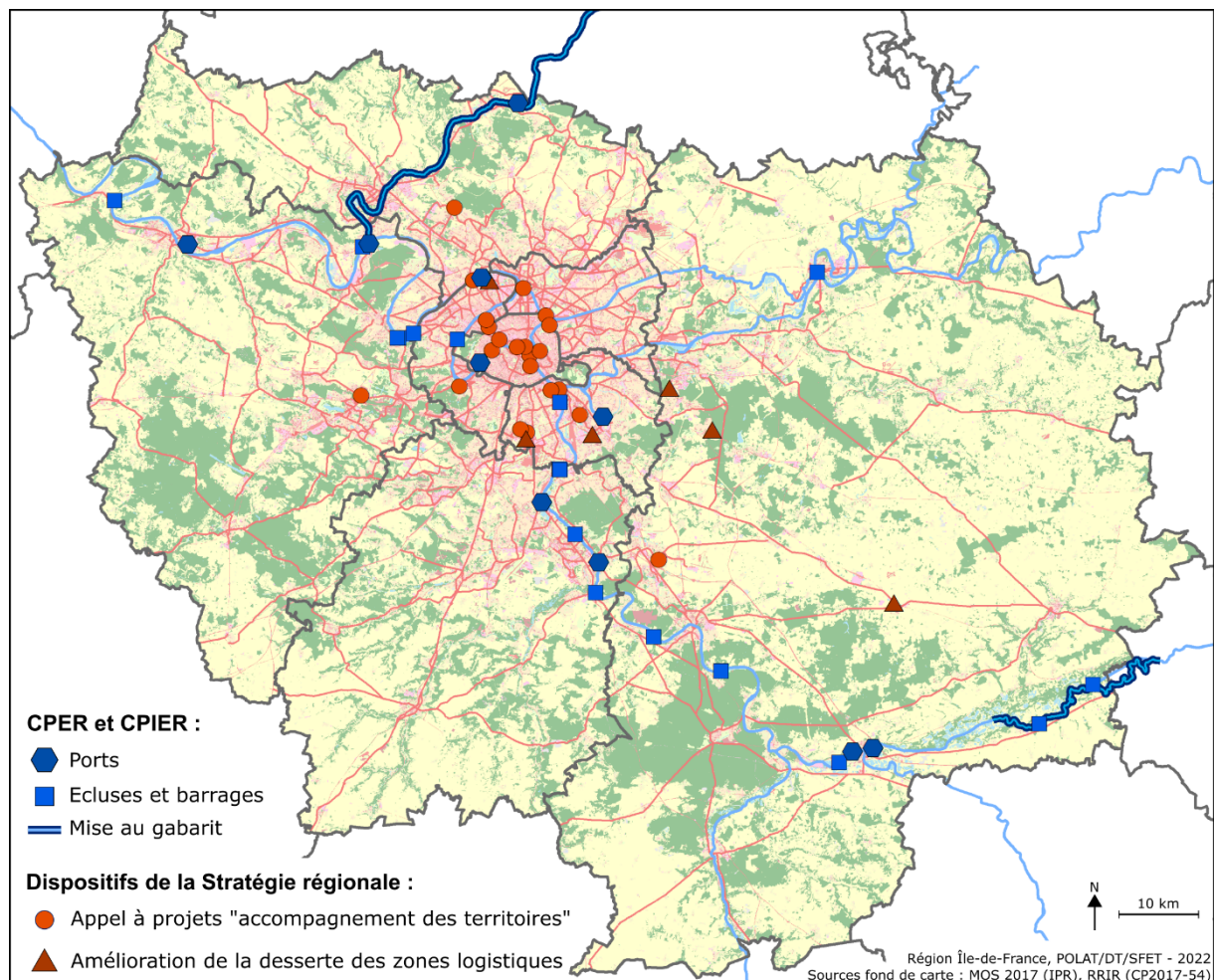
3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale

Le **dispositif d'accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local** (création de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique de 2018) avait pour objectif de soutenir des projets partenariaux impliquant des collectivités et des entreprises (chargeurs, transporteurs, logisticiens, offreurs de solutions numériques...). Il est, des trois dispositifs ad hoc de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique, celui qui a été le plus mobilisé, confortant le positionnement de la Région dans son rôle de coordinateur soucieux d'associer public et privé pour assurer le déploiement d'initiatives pérennes et efficaces, répondant aux besoins du territoire sans générer de contraintes pour les professionnels du transport et de la logistique. 31 projets ont fait l'objet d'un accompagnement via ce dispositif, pour un montant total de 10,16 M€.

Les thématiques les plus représentées dans ces projets ont été l'optimisation du dernier kilomètre (11 projets, et 5 projets spécifiquement sur la cyclo-logistique), la récolte et le traitement de données logistiques (9 projets), et l'immobilier logistique en zone dense (8 projets) – ce qui représente bien les dynamiques à l'œuvre en Île-de-France et les attentes des collectivités et des professionnels de la logistique. 22 des 31 projets soutenus l'ont été au titre de l'**Appel à Manifestation d'Intérêt du premier semestre 2020**. Si la dynamique partenariale public-privé a bien fonctionné, avec une implication systématique de collectivités dans les projets, seuls 3 projets ont été directement portés par les collectivités : ce sont bien les professionnels qui ont incarné la dynamique. On remarque aussi un fort déséquilibre dans la répartition géographique des projets, la plupart s'étant déployé dans Paris et quelques communes des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, tandis que certains départements pourtant fortement marqués par la présence d'activités logistiques, notamment la Seine-et-Marne et l'Essonne, n'étaient pas ou très peu représentés.

La carte suivante répertorie les projets financés dans le cadre de la stratégie régionale pour le fret et la logistique depuis 2018 jusqu'à fin 2021.

Localisation des projets territoriaux financés dans le cadre de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique (2018-2021)



4. Animer les territoires et coordonner les actions

En dehors des aides financières accordées, **la Région s'est impliquée au cœur d'un ensemble de réseaux d'acteurs** afin de faire connaître ses actions, de favoriser le partage d'informations et de permettre la coordination des actions aux échelles régionale, nationale et européenne. La Région s'est ainsi impliquée, depuis son origine, dans la Fabrique de la Logistique (association et communauté ouverte et structurée autour d'un écosystème d'utilisateurs qui stimule et facilite l'innovation dans le domaine de la logistique par la construction de ressources ouvertes et partagées), et copilote sa communauté Territoire. Elle a apporté son soutien à la Chaire Logistics City de l'Université Gustave Eiffel pour un montant de 150 000 € sur trois ans. Elle est aussi membre de l'association France Supply Chain depuis 2017, et échange régulièrement avec l'ensemble des organisations professionnelles et associations représentatives du secteur (notamment union des entreprises transport et logistiques de France union TLF, fédération Nationale des Transporteurs routiers FNTR, France Logistique, Entreprises Fluviales de France E2F). Les services de la Direction des transports de la Région participent activement aux réflexions du groupe de travail fret de l'Association des Régions de France, et participe au programme INTERLUD mené par le CEREMA et l'association Logistics Low Carbon. Enfin, la Direction des transports de la Région échange régulièrement avec des partenaires à l'échelle européenne dans le cadre du réseau POLIS et de la plateforme Safe and Sustainable Mobility (SSM), et organise une veille sur les appels à projets européens qu'elle relaie auprès de l'ensemble de ses partenaires franciliens, en lien direct avec les services Europe de la Région et ceux d'Île-de-France Europe basés à Bruxelles.

La Stratégie régionale pour le fret et la logistique a permis à la Région, depuis 2018, d'accompagner la transformation du système logistique francilien et de répondre aux besoins des professionnels du transport de marchandises et de la logistique. Mais les fortes mutations du secteur et le renforcement des contraintes en Île-de-France imposent d'aller plus loin dans l'accompagnement au changement.

Annexe 2 - Enjeux et modalités d'intervention de l'acte 2 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique

L'ACTE 2 DE LA STRATEGIE REGIONALE FRET ET LOGISTIQUE ENJEUX ET MODALITES D'INTERVENTION

Partie 1

Pourquoi un acte 2 ? Nouveau contexte et nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique en Île-de-France

La présente annexe vise à éclairer sur l'évolution du contexte et sur les nouveaux enjeux en matière de fret et logistique pour mieux comprendre le choix des 4 axes de la présente Stratégie régionale fret et logistique. Des verbatims d'acteurs du secteur ont été reproduits à des fins d'illustration des enjeux auquel la stratégie régionale tente de répondre.

L'intensification logistique de la région Île-de-France, accélérée par la crise sanitaire

« *La logistique et le transport sont le sang de notre économie. Invisibles mais essentiels à son fonctionnement. Sans flux, notre société s'arrête* ». Jean-Pierre GAUMET, président du GATMARIF

Il n'y a pas d'industrie, pas de commerce sans logistique efficace. L'application d'innovations technologiques et organisationnelles dans le secteur de la logistique et du transport de marchandises est le vecteur de la transformation des systèmes de production (production en juste-à-temps, réduction des stocks, élargissement des fournisseurs...) et de distribution (grandes distribution, e-commerce, distribution omnicanale...) au cours des cinquante dernières années.

« *Les entreprises réalisent que la logistique n'est pas seulement une dépense, mais peut aussi créer de la valeur lorsqu'elle est bien menée. [...] Le XXe siècle était celui de la finance. Le XXIe siècle sera celui de la logistique* » Jarrod Goentzel, Center for Transportation and Logistics du MIT

Ces transformations se sont accélérées depuis 2018, et notamment en Île-de-France.

En tant que plus grande région urbaine d'Europe et principal pôle industriel français, elle est de loin la **première région logistique en France en termes d'emplois** et de surface d'entreposage (17 millions de m² logistiques¹), et un des principaux lieux d'expérimentation et d'application d'innovations en matière de fret et de logistique (véhicules propres, autonomes ou connectés, automatisation, digitalisation...). Elle accueille des activités logistiques servant l'ensemble de la France et de l'Europe, qui permettent d'approvisionner quotidiennement ses 12 Millions d'habitants et 1,35 Millions d'établissements économiques. **Les besoins logistiques de ces consommateurs et producteurs franciliens se sont largement complexifiés et intensifiés au cours des dernières années.**

La décennie 2010 fut celle de l'**explosion du e-commerce**, qui a vu son chiffre d'affaires en France multiplié par 4 en 10 ans, atteignant 100 Mds€ en 2019². Cette croissance fut exacerbée par la crise sanitaire du covid-19, avec une croissance de 8% sur la seule année

² FEVAD, 2020

2020 pour la vente en ligne de produits et services, et jusqu'à 32% pour la vente de produits – à laquelle sont nécessairement associés des services de livraisons³. Le e-commerce représente désormais plus de 10% du chiffre d'affaires du commerce de détail en France, et continue de croître. **L'efficacité logistique est centrale pour le commerce en général, elle l'est encore plus dans le cadre du e-commerce.** Elle est un prérequis pour les commerçants et un des principaux éléments différenciants pour les consommateurs : 55% des consommateurs abandonnent leur panier en ligne si les conditions de livraisons ne leur conviennent pas. Le développement de la vente en ligne de produits à des prix compétitifs associée à des services de livraisons fiables et efficaces a eu un effet direct sur **l'augmentation de la vacance commerciale** et sur la **disparition de nombreux commerces de détails** indépendants dans les villes petites et moyennes⁴, mais aussi dans la métropole parisienne⁵.

« Nous pensons que cet essor du BtoC sera durable. Pendant cette crise, les consommateurs qui étaient déjà des e-shoppers ont accru leur enveloppe d'achat, et ceux qui ne l'étaient pas y sont venus. On voit également chez nos grands clients une tendance à la fermeture accélérée des magasins au profit du digital. Ce revirement vers le e-commerce, qui touche de nouveaux segments de consommateurs mais aussi de produits – alimentaire en tête – nous porte à croire qu'une partie de cette croissance va rester. », Boris Winkelmann, PDG Geopost et DPDgroup

Pour faire face à cette concurrence, certains commerçants traditionnels se sont transformés en **commerçants « phygitaux », combinant présence en ligne (digital) et commerce physique.** Cela leur permet de répondre aux attentes de leurs clients et de s'ouvrir à de nouveaux marchés, avec comme objectif de faire croître leurs chiffres d'affaires sinon de simplement survivre, mais **le développement de services de livraisons de proximité comme de longue distance nécessite de repenser l'ensemble de leurs organisations logistiques, et conduit nécessairement à une augmentation des flux de marchandises qu'il faudra savoir optimiser.**

« Le client veut combiner l'avantage du e-commerce (livraison à domicile entre autres), et celui du commerce traditionnel (l'instantanéité de l'achat). » Philippe-Pierre Dornier, professeur à l'Essec et président de Newton Vaureal Consulting

Les franciliens sont de plus en plus attentifs à la qualité de ce qu'ils mangent, conscients des liens entre alimentation et santé, ainsi que des impacts sociaux et environnementaux des systèmes de production et des chaînes de distribution agroalimentaires. Plus de la moitié des français (54%), et en particulier les consommateurs de bio (64%), reconnaissent avoir modifié leurs habitudes d'achats et leur comportement alimentaire au cours des trois dernières années⁶, et le premier facteur de modification des habitudes d'achats et des comportements alimentaires des français au cours des trois dernières années réside dans le

³ FEVAD, 2021

⁴ Moriset, 2018

⁵ APUR, 2020

⁶ Baromètre national de consommation et de perception des produits biologiques, étude Spirit Insight pour l'Agence BIO, mars 2021

fait de privilégier des produits locaux et les circuits courts (59%)⁷. Partout en Île-de-France émergent de nouveaux points de vente, physiques ou en ligne, de produits alimentaires locaux et de saisons : associations pour le maintien d'une agriculture de proximité (AMAP), magasins de producteurs, ventes à la ferme, etc. La Région encourage ces évolutions, notamment à travers son « Plan régional pour une alimentation locale, durable et solidaire » adopté en 2021 (objectifs 2030).

« À mesure que les circuits de proximité se développent, ils attirent l'attention de consommateurs aux profils plus classiques, qui ont des exigences en matière de disponibilité des produits, et veulent des commandes aisément récupérables, avec des systèmes de casiers par exemple. Mais ils n'ont pas forcément conscience de ce que ces attentes engendrent d'un point de vue logistique », Amélie Gonçalves, ingénieure de recherche à l'Inrae⁸

Le potentiel de croissance, voire les conditions de survie de ces nouveaux circuits de distribution résident dans leurs capacités à **organiser les flux locaux via une logistique performante et optimisée**, compétitive par rapport aux circuits de distribution traditionnels, tout en répondant aux **attentes toujours plus spécifiques des consommateurs, désormais rompus aux chaînes de distributions multicanales**. Les leviers classiques d'amélioration de la performance logistique mobilisés pour les flux longue distance, massification et optimisation des processus de travail, sont beaucoup plus difficiles à mettre en place pour des circuits de proximité.

« Aujourd'hui, ces flux sont beaucoup moins efficaces que les circuits longs, d'un point de vue économique, mais aussi écologique, avec des taux de remplissage des véhicules parfois désastreux, de nombreux retours à vide, des émissions à la tonne plus élevées que sur certains circuits longs. Face à des évaluations objectives des émissions de CO2, on voit que les circuits de proximité sont parfois moins verts que leur image laisse paraître », Romain Lambert, ingénieur de recherche à l'EM Normandie Business School.

La région Île-de-France accueille **des activités industrielles de pointe, reposant sur des chaînes logistiques complexes**, avec notamment des leaders mondiaux dans les secteurs de l'aéronautique, du spatial, de la défense ou de l'automobile. En temps normal, ces entreprises peuvent s'appuyer sur la **localisation centrale de la Région en Europe de l'Ouest et sur des infrastructures de transport de très bonne qualité**, ce qui leur permet de réceptionner des matériaux et produits intermédiaires au bon moment et au bon endroit, tout en s'assurant de pouvoir distribuer leurs productions dans le monde entier. En revanche, **elles sont les premières touchées en cas d'aléas** : leurs productions reposant sur des interdépendances complexes entre produits intermédiaires et matériaux variés et distribués en flux tendus, des dysfonctionnements sur l'un des maillons de la chaîne peuvent se répercuter très rapidement jusqu'à gripper l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, et contraindre l'ensemble de la production.

« Une chaîne logistique compétitive permet à des secteurs industriels d'excellence d'exporter, à des acteurs intermédiaires de développer des opérations de transformations et

⁷ Baromètre national de consommation et de perception des produits biologiques, étude Spirit Insight pour l'Agence BIO, mars 2021

⁸ Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement

donc à des tissus entiers d'entreprises de rester localisés en France tout en distribuant leurs produits dans le monde. Ce n'est pas un hasard si les plus grands groupes logistiques européens sont au service de l'industrie allemande. A l'inverse, une chaîne logistique à coût prohibitif amène tôt ou tard la délocalisation des groupes industriels puis une désindustrialisation massive. » Eric Daher, Patrick Hemar

Les effets de la crise sanitaire, puis de la guerre russo-ukrainienne, ont permis de démontrer **le rôle central qu'occupent les chaînes logistiques dans les systèmes de productions**, et ont mis en lumière **l'enjeu de résilience de ces chaînes dans un contexte global de plus en plus incertain**. Le quasi-doublement du prix du transport maritime depuis le troisième trimestre 2020, la pénurie globale de produits intermédiaires critiques comme les semi-conducteurs ou l'augmentation continue des prix de l'énergie ont eu, et continuent d'avoir, des conséquences critiques : **en 2020, plus de la moitié des entreprises franciliennes ont subi des ruptures de stocks pour leur approvisionnement ou leur distribution**, contre seulement 16% pour l'ensemble de la France⁹. Dans un contexte global de plus en plus incertain, la qualité des infrastructures de transport et la disponibilité et la résilience de services logistiques performants devient **un élément de plus en plus déterminant dans les stratégies de localisation des activités industrielles**.

« Une délogistisation de la France serait meurtrière pour notre économie. Elle pourrait même être plus douloureuse que la désindustrialisation. Car il peut y avoir une logistique sans industrie ... mais pas l'inverse. Les relocalisations industrielles se feront si et seulement si une logistique performante peut les soutenir. Une industrie française forte avec une logistique délocalisée est un non-sujet économique. » Claude Samson, président AFILOG

Dans ce contexte, les flux de marchandises continuent d'augmenter, avec une **croissance de 12% des tonnes-kilomètres¹⁰ transportées en France entre 2015 et 2019¹¹**, croissance uniquement portée par le mode routier, les volumes transportés par les modes fluviaux et ferroviaires et surtout les parts modales de ces modes ayant dans le même temps baissé (malgré un léger rattrapage du mode fluvial en fin de période).

**Evolution du transport intérieur terrestre de marchandises
(France, en milliards de tonnes/kilomètres)¹²**

	2015		2019	
Ferroviaire	34,2	10,58%	32,6	9,00%
Fluvial	7,5	2,32%	7,4	2,04%
Routier	281,4	87,09%	322,3	88,96%
Transport intérieur hors oléoducs	323,1	100%	362,3	100%

⁹ Enquête Chargeurs 2020, Université Gustave Eiffel

¹⁰ Unité de référence du transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre

¹¹ Le SDES du MDES n'effectue plus de traitement de la base de données SITRAM à l'échelle régionale depuis 2016

¹² Chiffres clés du transport, édition 2021, SDES

La part des bâtiments logistiques dans les bâtiments à vocation économique a triplé en France entre 2009 et 2019¹³, ces derniers étant indispensables au stockage des marchandises (entrepôts) et pour l'optimisation des chargements des véhicules de transport de marchandises (plateformes), permettant d'organiser des chaînes logistiques de plus en plus complexes.

La situation géographique et les infrastructures de transport de l'Île-de-France, couplées au poids démographique et à l'excellence de ses filières industrielles, ont permis le **développement d'un système logistique francilien innovant, complexe et efficace, mais de plus en plus vulnérable** à la fois face aux tendances globales (pénuries sectorielles, coût de l'énergie...) et aux dynamiques locales (raréfaction du foncier, évolution des modes de consommation...).

L'importance de l'impact environnemental des activités fret et logistiques dans un contexte environnemental majeur lié à l'urgence climatique

Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (31%). 23 % des émissions liées aux transports résultent des poids lourds et 19 % des véhicules utilitaires légers (VUL). Ces chiffres correspondent à l'ensemble des prestations de transport réalisées par des poids lourds ou VUL. Le mode routier est à l'origine de la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre générées par le transport de marchandises. S'y ajoutent de nombreuses autres externalités négatives : pollution de l'air, congestion du réseau routier, nuisances sonores, usure et dégradation des voiries, accidentologie etc. Mais si l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre (GES) a baissé de 5 % depuis 2015, et celles des transports de 2 %, les émissions liées au transport de marchandises ont augmenté de 6%. Rapport d'information du Sénat 2021¹⁴

Conscients des enjeux environnementaux et soucieux de réduire leur empreinte environnementale et de valoriser leur image responsable, de nombreux professionnels du secteur de la logistique se sont engagés dans la transition de leur logistique, par exemple, pour les transporteurs, par le changement progressif de leur flotte de véhicules, pour les chargeurs, par le recours à des chaînes logistiques multimodales et optimisées massifiées et l'usage des transports alternatifs décarbonés (véhicules utilitaires légers VUL électriques, intégration d'un maillon fluvial, cyclo-logistique...).

Pour autant, selon l'ADEME, la décarbonation des activités du transport de marchandises est encore très faible : les VUL ne sont qu'en partie électrifiés. Le GNV ou bio-GNV est choisi pour les poids lourds mais encore dans des proportions assez faibles.¹⁵ 99 % des poids lourds sont toujours motorisés au diesel et le parc VUL fonctionne encore à 95% au diesel. En 2020, 410 000 VUL ont été immatriculés, dont 93 % au diesel, 4 % à l'essence et

¹³ France Stratégie-CGDD-IGF remis le 13 mars 2021

¹⁴ Transport de marchandises face aux impératifs environnementaux – Sénat - Rapport d'information n° 604 (2020-2021) de Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 19 mai 2021

¹⁵ ADEME, Transitions 2050, Choisir maintenant. Agir pour le climat, novembre 2021

2 % à l'électricité. Au 1er janvier 2020, parmi les 6 millions de véhicules en circulation, 95 % roulent au diesel, 4 % à l'essence et 1 % à l'électricité.

« En France, le trafic des véhicules utilitaires légers a augmenté de 57 % depuis 1990, avec des émissions de GES en augmentation de 38 %. À Paris, si le transport de marchandises ne représente que 15 à 20 % du trafic, il représente 25 % du CO₂, 35 à 45 % des oxydes d'azote et 45 % des particules fines générés par le trafic routier. » ADEME, Réponse au questionnaire écrit de la mission d'information du Sénat 2021

Par ailleurs, bien que la majorité des études conclue que l'e-commerce permet de réduire le nombre de déplacements réalisés par les clients vers les magasins et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, le bilan environnemental des différents modes de distribution est très complexe et dépendant de nombreuses variables. Le recours aux livraisons rapides aux particuliers, à domicile, s'accroît et engendre une hausse des fréquences de livraison et, par conséquent, une baisse du taux de remplissage et d'optimisation des véhicules en circulation. Certaines réglementations locales limitent les tonnages et interdisent l'accès de certains véhicules aux centres-villes impliquant l'accroissement du nombre de VUL. A cela s'ajoutent des flux « imprévus » (retours, absences du destinataire) qui déprécient le bilan environnemental de la livraison¹⁶.

« La logistique urbaine contribue très fortement aux externalités négatives du transport de marchandises. [...] La logistique urbaine représente aujourd'hui 13 % du commerce de détail en France, et génère 20 % du trafic de fret, dont une part grandissante est réalisée par des véhicules utilitaires légers. On estime que le fret est responsable du tiers de la pollution de l'air constatée en ville. » Rapport d'information du Sénat 2021¹⁷

L'essentiel des données disponibles sur l'impact environnemental des activités de fret et logistique concerne l'échelle nationale. Produire une connaissance régionale et des indicateurs associés constitue un enjeu majeur pour orienter les politiques régionales et locales en vue d'actions à mener à court et moyen termes et emblématiques pour accompagner la transition et la décarbonation du secteur tout en maintenant sa compétitivité.

Les efforts à engager en matière d'environnement sont guidés par les objectifs ambitieux des politiques et réglementations édictées à différentes échelles territoriales. Ainsi les objectifs de neutralité climatique d'ici 2050 et de réduction d'au moins 55% des émissions de GES d'ici 2030 sont partagés par l'Union européenne et l'Etat français. Pour ce dernier, ces ambitions fortes sont inscrites dans la loi Climat et Résilience adoptée en août 2021 qui vient compléter et renforcer ceux de la LOM de 2019 ainsi que dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) renouvelée. Par ailleurs, les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures inscrivent leur gestion des infrastructures et leurs politiques de développement dans la transition écologique et responsable, comme par exemple, le contrat d'objectifs et de

¹⁶ Le développement du e-commerce : marché, organisation logistique, enjeux environnementaux, Ministère de la Transition écologique, juillet 2021

¹⁷ Sénat - Rapport d'information n° 604 (2020-2021) de Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, par la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, déposé le 19 mai 2021

performance 2020-2029 entre l'Etat et VnF et le contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau.

L'enjeu environnemental majeur des activités fret et logistiques porte sur la décarbonation intégrée de toute la chaîne et de toutes ses composantes : les flottes (véhicules longue distance, véhicules de livraison, engins de manutention, véhicules de pré et post acheminements) ainsi que leur avitaillement en carburant alternatif par stations et bornes multi-énergies et multimodales, outils et services associés etc. La recherche de la massification, le développement de chaînes logistiques multimodales intégrant des modes décarbonés (fluvial, ferroviaire, cyclologistique), de nouvelles stratégies de maillage territorial en espaces logistiques et les réorganisations des chaînes et livraisons (plus de mutualisation, optimisation des tournées...) mais aussi la numérisation, doivent contribuer également à la décarbonation du secteur.

L'objectif de transition écologique et de décarbonation des flottes se heurte à des freins au déploiement massif des motorisations alternatives qui se traduit par un besoin important d'accompagnement des professionnels qui font face à des divers obstacles à l'investissement pour le renouvellement de leur flotte, tant dans le secteur routier que fluvial. En effet, les professionnels manquent de visibilité sur les choix énergétiques de demain (gaz, hydrogène...) notamment dans le contexte de crise russo-ukrainienne et de la flambée des prix des carburants et s'interrogent sur la densité des points d'avitaillement. Certaines technologies n'ont pas encore atteint une maturité suffisante (exemple : hydrogène) ou ne sont pas adaptées aux filières, aux marchandises transportées etc (interrogation sur l'autonomie des batteries/kilomètres et durées de tournées possibles...). A cela s'ajoutent des coûts élevés d'acquisition des véhicules ainsi que des délais de fabrication et livraison très longs qui contribuent à ralentir le rythme de renouvellement et de transition vers des flottes décarbonées. Le secteur routier reste toutefois le plus avancé et celui pour lequel les motoristes sont le plus investis.

« La route est à la fois le principal problème et la principale solution : c'est dans le mode routier [...] que sont les principales marges de progrès, ce qui ne doit pas conduire à négliger les autres modes ni à renoncer aux transferts modaux quand ils sont techniquement et économiquement pertinents. » Professeur Michel Savy

Les objectifs réglementaires volontaristes et les calendriers contraints pour les atteindre contribuent aussi à impulser de nouvelles dynamiques économiques et à l'émergence de nouvelles filières (recyclage des batteries...) ainsi qu'au recours à la multimodalité.

Bien que le mode routier reste prépondérant et que le recours au fluvial, au ferroviaire ou à la cyclologistique représente des parts de marché très faibles, ces modes constituent des solutions d'avenir afin de relever les nombreux défis auxquels la logistique et des livraisons du territoire francilien doivent faire face. En effet, ils sont notamment compatibles avec la mise en place des ZFE.

En 2018, le secteur des transports ferroviaire et fluvial a représenté 1% des émissions de NOx en Île-de-France contre 53% pour le transport routier¹⁸. Un train de marchandises équivaut à 40 poids lourds et émet 9 fois moins de CO₂. Un bateau fluvial équivaut à 125 poids lourds et émet 5 fois moins de CO₂ que le même transport réalisé par camion. Ainsi, le

¹⁸ AIRPARIF, Inventaire des émissions et consommations 2018 en Île-de-France

secteur fluvial est intrinsèquement un mode de transport bas carbone grâce à la massification des flux transportés. Toutefois, afin de conserver ses atouts de transport bas carbone et d'accroître sa compétitivité, il doit se moderniser et verdir sa flotte. La filière se heurte au peu d'intérêt des industriels et motoristes. Encore fortement artisanale avec des capacités d'innovation et d'investissement limitées, elle a pourtant structuré les acteurs autour de démarches de recherche et développement destinées à trouver les solutions techniques et financières adaptées à la diversité des bateaux et des produits transportés. En parallèle, la réglementation évolue afin de lever les freins réglementaires liés à certaines motorisations actuellement interdites en milieu fluvial (gaz, hydrogène).

« Il s'agit d'un transport plus performant que le transport routier. Vous avez 5 à 10 fois moins de gaz à effet de serre émis par un bateau à la tonne transportée que par le transport routier ». Dominique Ritz, Directeur territorial du Bassin de la Seine, Voies navigables de France.

S'agissant de la cyclologistique, son développement prend tout son sens pour faire face à la congestion ainsi qu'aux enjeux de décarbonation, en mode de transport unique ou combiné, surtout avec un préacheminement en mode massifié, fluvial par exemple.

« Le vélo cargo est le véhicule le plus écologique sur les petites distances. Il présente une empreinte écologique bien plus faible que les véhicules utilitaires électriques en raison de son rapport optimisé charge utile/poids à vide et de sa propulsion en partie musculaire (il consomme 40 fois moins d'énergie qu'un VUL électrique). » [...] En outre, le vélo cargo peut se révéler plus rapide qu'un VUL, puisqu'il échappe aux épisodes de congestion. » Les Boîtes à vélo, Rapport Sénat 2022¹⁹

Des évènements majeurs constituent également des opportunités pour sensibiliser et impulser une véritable dynamique en faveur de la décarbonation des usages. C'est le cas des JOP 2024 de Paris qui visent la sobriété environnementale et la contribution positive pour le climat avec un objectif de réduction de moitié des émissions de CO₂ liées à l'organisation et un plan de contribution climatique volontaire à la hauteur des émissions de gaz à effet de serre qui n'auront pas pu être évitées. Ces objectifs concernent aussi les aspects logistiques de cet évènement : en phase préparatoire, de travaux et pendant l'évènement mais ils concernent aussi l'héritage des pratiques logistiques décarbonées initiées lors des JOP.

« Notre vision logistique est avant tout une déclinaison de la vision globale de Paris 2024, avec une supply chain qui se veut révolutionnaire, durable, responsable, utile pour tous. [...] Nous souhaitons limiter les externalités négatives pour la profession et développer toutes les retombées positives. » Véronique Fugier-Garrel, manager logistique JOP Paris 2024

¹⁹ Sénat - Rapport d'information n° 636 (2021-2022) de Mme Martine Filleul et Christine Herzog, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable », déposé le 24 mai 2022

Partie 2

Une nouvelle stratégie en 4 axes pour répondre aux nouveaux besoins

Axe 1 : Mieux connaître pour mieux agir – développer la connaissance du système logistique régional

Les enjeux :

Les activités de transport de marchandises et de logistique se transforment rapidement, et il est indispensable de **mieux comprendre leur rôle dans l'économie francilienne mais aussi leurs impacts en termes d'émissions de polluants, d'occupation de la voirie ou de congestion**. Pourtant, faute de données publiques fiables, exhaustives et disponibles, il est encore difficile d'illustrer la réalité de l'activité logistique francilienne. La simple indication des tonnes-kilomètres transportées au sein de l'Île-de-France, et entre l'Île-de-France et les régions voisines, n'est plus disponible depuis 2015²⁰ : si l'on peut postuler que les flux de marchandises ont augmenté en Île-de-France depuis (ce qui fut le cas pour l'ensemble de la France), nous ne disposons d'aucune source de données fiables pour l'affirmer.

Ces données permettraient pourtant d'**orienter les stratégies d'investissement de la Région et de l'ensemble des acteurs publics et gestionnaires d'infrastructures**. Elles pourraient servir à la construction d'outils permettant aux collectivités de mieux prendre en compte les enjeux logistiques dans leurs documents de planification et dans leurs stratégies d'aménagement et de développement local, et plus globalement à objectiver, a priori et a posteriori, les conséquences directes ou indirectes de leur politique sur le secteur du transport de marchandises et de la logistique.

Les modalités d'interventions :

La nouvelle Stratégie pour le fret et la logistique de la Région mise sur plusieurs leviers pour mieux connaître le système logistique régional pour mieux agir :

Organiser la collecte et le partage des données

L'étape préalable à la construction de ces outils sera la **collecte de données des activités de transport et logistique** des entreprises du secteur (logisticiens, transporteurs, commissionnaires de transport), mais aussi de celles des entreprises directement en lien avec ce secteur (immobilier logistique, prestataires de services...) et de l'ensemble des entreprises franciliennes (chargeurs et destinataires des envois de marchandises et détenteurs de stocks), voire des pratiques de consommations des franciliens. La collecte et le partage de ces données, privées et particulièrement sensibles dans un contexte concurrentiel, passeront nécessairement par la **création de formats de données standardisés et de portails de ressources** portés et gérés par des tiers de confiance fiables, garantissant la protection des données à caractère concurrentiel ou personnel.

²⁰ Cf. supra

A travers son implication dans la Fabrique de la Logistique, association visant à pousser l'innovation ouverte auprès des acteurs du fret et de la logistique, la Région poursuivra activement son engagement dans des démarches collaboratives et innovantes pour accélérer la transformation numérique du secteur (par exemple, l'organisation d'un idéathon sur le partage des données, organisation d'un hackathon sur les aires de livraisons...).

Depuis 2018, la Région a financé plusieurs projets innovants de collecte et de traitement de données logistiques, notamment dans le cadre de son AMI fret de 2020. Ces projets ont déjà commencé à produire des livrables concrets²¹ et poursuivront leur phase de développement.

La Région poursuivra son accompagnement sur ces sujets (via ses dispositifs de soutien à l'innovation et d'accompagnement de projets partenariaux) et à capitaliser sur les ressources créées pour alimenter sa connaissance régionale des flux. Elle s'appuiera sur le nouvel **Observatoire régional du fret et de la logistique**, lancé en partenariat avec la DRIEAT et avec l'appui technique de l'Institut Paris Région (IPR), pour diffuser ces connaissances et mettre les données logistiques au service de ses partenaires et de l'ensemble des franciliens.

La Région invitera l'ensemble des acteurs de la logistique à s'intégrer dans ces démarches collaboratives afin de contribuer à la compréhension, au partage des données et à l'élaboration d'indicateurs communs destinés à guider les décisions, arbitrages financiers et priorisation d'actions, et notamment orienter les politiques et les décisions régionales.

Toutes ces actions permettront de construire une vision partagée avec l'ensemble des acteurs privés et publics sur les démarches à entreprendre pour aboutir, ensemble, à la construction d'un système logistique francilien efficient, résilient et durable.

²¹ Par ex le projet VISUTRAFIC porté par ORANGE proposant des cartographies de flux PL, le projet FRET IMPACT porté par Grand Paris Sud avec Urban Radar proposant des tableaux de bord sur les flux générés par les zones logistiques du territoire, le projet CYRIA portés par Ecologie Logistique avec la ville de St CYR proposant un outil de modélisation des flux PL sur le territoire de St Cyr, le projet BAC-IdF avec MCLedger et Logicité pour construire une base de données centralisant des arrêtés de circulation et de stationnement pour les livraisons, ou encore le projet EVOLUE porté par France Supply Chain avec Sprint Project, PTV et l'institut du commerce sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest pour caractériser les flux et identifier le potentiel de mutualisation)

Axe 2 : Assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques

Les enjeux :

Le secteur du transport de marchandises est l'un des premiers émetteurs de polluants locaux et de gaz à effets de serre. L'augmentation des flux de marchandises liés aux nouveaux usages et modes de consommation contribue à la dégradation de la qualité de l'air et à la congestion du réseau routier francilien.

Les enjeux environnementaux n'ont jamais été aussi prégnants et se traduisent par des ambitions environnementales fortes, au niveau national comme au niveau local pour accélérer les transitions écologiques et énergétiques : politique nationale climat-air-énergie, plan régional Énergie-Climat affirmant la volonté d'augmenter la part des énergies renouvelables et le mix énergétique, déclinée avec la COP régionale d'Île-de-France de septembre 2020 et les assises régionales de l'adaptation au changement climatique en février 2022. A cela s'ajoute la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles, réglementations environnementales qui sont à la fois une opportunité pour intégrer les enjeux environnementaux dans les pratiques logistiques et une contrainte pour transformer dans les délais impartis les flottes et les organisations logistiques.

La région Île-de-France se mobilise pour permettre aux professionnels du secteur de la logistique de disposer des conditions nécessaires pour réussir leur transition vers la décarbonation de leurs activités et de leurs flottes.

Les modalités d'interventions :

La nouvelle Stratégie pour le fret et la logistique de la Région mise sur plusieurs leviers pour assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques :

☞ Accompagner l'évolution vers des usages et des organisations logistiques multimodaux et décarbonés

Dans le cadre des contrats de plans Etat-Régions et de protocoles ad hoc, la Région poursuivra son soutien à la fiabilisation, la modernisation et la création d'infrastructures de transport fluviales, ferroviaires et multimodales (ports, chantiers de transport combinés, etc) pour le développement d'un réseau armature, maillé et performant d'infrastructures. En cohérence avec la programmation des investissements du rapport COI (mars 2022), les stratégies et contrats d'objectifs et de performance des maitres d'ouvrage, les orientations stratégiques de développement de la Vallée de la Seine et en lien avec les filières stratégiques régionales identifiées par le SRDEII, la priorité sera donnée à l'amélioration de l'accessibilité tous modes aux plateformes logistiques : portuaires, ports urbains, plateformes de transport combiné, installation terminales embranchées (ITE)... ainsi qu'à la complémentarité entre les modes, notamment avec le fluvial et le ferroviaire.

La Région poursuivra son soutien au développement des grands projets stratégiques, notamment ceux permettant une montée en puissance de la compétitivité de la voie d'eau par l'adaptation aux gabarits de bateaux de plus gros emports (CSNE, Bray/Nogent) pour desservir les zones logistiques multimodales, les plateformes portuaires multimodales franciliennes (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, PSMO...). La Région reconduira

son soutien au Plan d'aide au report modal (PARM) de VnF sur la période 2023-2027 pour accompagner de nouveaux acteurs et attirer de nouveaux chargeurs jusqu'à présent peu sensibilisés à la voie d'eau, et qui ont besoin d'être accompagnés pour tester, expérimenter, acquérir les outils nécessaires et valider un nouveau business model.

En complément, la Région renouvellera ses dispositifs de financements dédiés de la Stratégie pour soutenir le développement de schémas logistiques adaptés de bout en bout (porte à porte) et développer les complémentarités entre modes (fleuve/route, fleuve/fer, fleuve/VUL décarbonés ou cyclo logistique). La Région pourra également intervenir dans le cadre d'appels à projets ou à manifestation d'intérêt conjoints pour promouvoir l'usage de la voie d'eau, par exemple, en lien avec les acteurs de la voie d'eau, pour promouvoir l'héritage pérenne des infrastructures ou des usages logistiques décarbonés développés pour les JOP 2024, ou encore pour soutenir des projets pilotes en matière de bateau autonome.

L'intégration de maillons fluviaux et ferroviaires dans les chaînes logistiques nécessite de repenser l'ensemble des chaînes de transport, pour compenser les surcoûts liés aux ruptures de charges par l'optimisation des capacités de chargement et des parcours des véhicules. Cette optimisation, quels que soient les modes utilisés, repose avant tout sur un meilleur contrôle des informations relatives aux véhicules d'une part, et aux marchandises d'autre part. Les innovations numériques (algorithmes, IA, objets connectés...), sont une source importante de gains environnementaux pour le secteur : elles permettent aux professionnels d'optimiser leurs activités en profitant au maximum des capacités de chargement et de desserte de leurs véhicules. La Région soutiendra la transition numérique, la simplification et la dématérialisation des outils de gestion des process du fret, le développement d'applications d'optimisation des tournées de livraisons etc. Pour les outils permettant de mesurer l'impact environnemental des choix de transports (éco calculateurs), la Région concentrera ses efforts sur un nombre d'outils limités mais agrégés afin d'optimiser leur effet levier et de mieux valoriser leurs actions.

La décarbonation sera aussi recherchée à travers le report modal d'une partie des flux routiers, particulièrement émetteurs de polluants locaux et de gaz à effet de serre, vers les modes fluviaux, ferrés et aussi cyclologistiques. La volonté d'exemplarité environnementale de certains chargeurs est en effet l'occasion d'introduire et de développer, sur une partie de leur supply chain, une logistique durable et multimodale intégrant un maillon fluvial et/ou ferroviaire, associé à une livraison du dernier kilomètre en véhicules propres (VUL décarbonés / vélo-cargos...).

« Que ce soit pour la mutualisation du transport routier ou le transport de fret par voie ferrée ou fluviale, ce sont les ruptures de charge qui augmentent les coûts. Il faut réfléchir à un modèle économique viable et adapté. (...) C'est principalement par manque de moyens qu'il n'y a pas davantage d'entreprises équipées, notamment pour les TPE et PME. Le numérique est un des enjeux majeurs pour ces prochaines années pour le secteur. Les entreprises ont besoin d'aides directes financières pour pouvoir investir. » Philippe Munier, TLF

Accompagner la décarbonation des flottes et le développement de solutions technologiques adaptées

La transition énergétique du transport de marchandises en Île-de-France passe nécessairement par la décarbonation des flottes de véhicules.

Pour les véhicules routiers, la Région poursuit ses aides à l'acquisition des véhicules propres.

Pour la flotte fluviale, la Région décide de poursuivre son abondement au Plan d'aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) de VnF sur la période 2023-2027. Ce dispositif constitue le portail d'entrée et de référence des aides à la transition énergétique et à la décarbonation de la flotte fluviale, et couvre les diverses technologies (électriques, gaz et hydrogène). Le dispositif permet d'accompagner des projets en veillant à la pertinence des solutions proposées compte tenu des usages envisagés, à leur viabilité économique et à leur répliquabilité pour un déploiement à plus grande échelle. En complément, la Région pourra également mobiliser ses dispositifs d'aide dédiés de la Stratégie lorsque certaines composantes des projets n'entreront pas dans le champ d'application du PAMI.

Accompagnement de l'Etat en matière de fret ferroviaire

En matière de fret ferroviaire, la Région maintiendra son positionnement construit sur une approche pragmatique et territoriale, afin de prioriser les investissements sur des projets répondant directement aux besoins des acteurs économiques. Toutefois, si l'Etat s'engage dans les investissements massifs nécessaires pour atteindre son objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 (de 9 à 18 %), la Région pourra participer au financement de quelques projets d'intérêt stratégique pour l'Île-de-France, qui figureront alors dans les prochains contrats de plan. Ces projets devront notamment s'inscrire dans une approche multimodale, pour favoriser, par exemple, une plus grande complémentarité avec la voie d'eau. Les plateformes de transport combinées constituent notamment une priorité pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire en Ile-de-France.

Structuration d'un réseau d'avitaillement en carburants alternatifs multimodal

La Région poursuivra son engagement dans les écosystèmes d'acteurs structurés autour des questions de transition écologique des flottes.

La Région accentuera son soutien au développement d'un réseau de stations d'avitaillement en carburants alternatifs en cohérence avec l'évolution des flottes et adapté au contexte énergétique européen et régional, en lien avec les initiatives en faveur du développement des filières de production et de distribution de biogaz et d'hydrogène. La Région encouragera les solutions d'avitaillement multi énergies, adaptées à tous les modes de transports, par le biais de la Sem Sigeif Mobilités ainsi que par le lancement d'appels à projets ou à manifestation d'intérêt.

« Il faudra assurer un maillage total du réseau qui correspond à ce qui existe pour le diesel, quels que soient les types d'énergie utilisés. » Valérie Cornet, AUTF

Axe 3 : Planification et aménagement : répondre aux besoins dans une approche de sobriété foncière

Les enjeux :

L'efficacité, la durabilité et la résilience du système logistique francilien reposent sur un **maillage cohérent d'équipements et de bâtiments logistiques à différentes échelles**, des grands entrepôts périurbains aux micro-hubs urbains indispensables au déploiement de

services de livraisons en vélos-cargos, en passant par les ports et installations terminales embranchées permettant le report modal du fret de la route vers le fleuve et le fer. **Les besoins immobiliers du secteur augmentent** : les incertitudes globales sur les approvisionnements poussent les chargeurs à augmenter leurs stocks - et donc leurs m² d'entreposage - et la réduction de la taille moyenne des envois (notamment liée à la croissance du e-commerce) les oblige à multiplier les lieux de transbordements (plateformes de messagerie, hôtels logistiques, hubs urbains...) pour permettre l'optimisation des capacités d'emport des véhicules et la mobilisation de modes alternatifs (vélos-cargos, bateaux...). Les réflexions sur d'autres formes de régulation des flux en agissant sur la demande et le comportement des consommateurs sont aussi en cours (comme par exemple, la suppression des retours gratuits ou l'acceptation de délais de livraison un peu plus longs).

L'offre n'est pas en mesure de suivre la demande. En zone dense, les bâtiments logistiques et industriels disparaissent face à la pression immobilière, et la construction de logements, de commerces et de bureaux est rarement associée la production ou le maintien des m² logistiques qui les serviront. Aux franges de la Région, les espaces disponibles dans les grandes zones d'activités à dominante logistique se raréfient, et l'exigence de **zéro artificialisation nette** restreint la possibilité d'en créer de nouvelles. Selon l'AFILOG²², le taux de vacance sur le marché francilien de l'immobilier logistique est passé de 6% en 2018 à 4,10% en 2021, et jusqu'à 1,8% pour les bâtiments de messagerie (lieux de transbordement des colis, notamment pour le e-commerce). Les valeurs locatives subissent un rattrapage important, avec notamment une croissance de 40% en deux ans des loyers des surfaces logistiques en petite couronne et une rareté de l'offre qui nécessite de réhabiliter des espaces fonciers artificialisés, et souvent pollués, et de reconverter des espaces délaissés tels que des parkings souterrains, les espaces situés en-dessous du périphérique ou autres rocade surélevées. De la même manière, en grande couronne, l'objectif de zéro artificialisation nette renchérit le foncier, et impose de repenser l'utilisation des sites et les formes du bâti logistique. Il s'agit d'éviter que, faute d'espaces disponibles, transporteurs et logisticiens s'implantent - ou restent, même de manière précaire - dans des bâtiments non adaptés à leurs besoins ou éloignés de leurs aires de chalandise avec pour conséquence une perte d'efficacité et une augmentation des nuisances qui impacte l'ensemble des entreprises et habitants franciliens.

« On cherche à déménager l'entreprise parce qu'on n'a plus la place de se développer sur notre terrain, mais on nous refuse à plein d'endroits parce qu'on est transporteur, on ne nous veut pas dans les zones d'activité où sont pourtant nos clients. » Guillaume Robert, Transports Bon à Vaudherland (Val d'Oise)

L'inadaptation de la voirie aux besoins des transporteurs (routiers ou cyclologistiques) en termes **d'accessibilité et de stationnement** contraint leur productivité et génère des nuisances (congestion, bruit, accidentologie...). Ainsi à titre d'exemple, la croissance de la part du transport de marchandises sur le réseau routier d'intérêt régional n'a pas été accompagnée par la **création d'aires de stationnements dédiées aux poids lourds**, permettant aux conducteurs d'effectuer leurs pauses réglementaires dans des conditions optimales (sécurité, sanitaire, restauration...) et sans générer de nuisances pour les autres usagers de la voirie (stationnement gênant, sinon dangereux, pollution...).

²² L'AFILOG est l'association professionnelle qui réunit les acteurs de l'immobilier logistique et les acteurs de la supply chain.

« Les contraintes de transport et de livraison ne sont pas suffisamment prises en compte en amont des projets de constructions urbaines, ce qui crée ensuite des problèmes d'accès et de stationnement aux véhicules de livraison. » Eric Moreau, Pomona Traiteur à Wissous (Essonne)

Les modalités d'interventions :

La nouvelle Stratégie pour le fret et la logistique de la Région mise sur plusieurs leviers pour répondre aux besoins dans une approche de sobriété foncière :

Le SDRIF-E pour organiser le développement de l'armature logistique

Le SDRIF actuel, adopté en 2013, favorise le regroupement de la logistique par le renforcement des pôles préexistants et particulièrement des sites multimodaux permettant un usage des alternatives à la route ; ferrées ou fluviales. Le SDRIF actuel cherche à éviter l'étalement de la logistique le long des axes routiers.

La révision du SDRIF a été actée en novembre 2021. Le futur SDRIF-E (Environnemental), dont les travaux d'élaboration et notamment de concertation (collectivités, acteurs, grand public) sont en cours, devrait permettre de prendre en compte les nouveaux enjeux fonciers :

- En zone dense, mieux protéger de la pression foncière (logement, tertiaire) les zones d'activités économiques nécessaires au fonctionnement métropolitain, dont les fonctions logistiques.
- En zone rurale ou périurbaine, mettre un terme à la consommation foncière excessive, dans le cadre des nouveaux objectifs nationaux et régionaux de sobriété foncière. Le secteur logistique doit prendre sa part de cet effort collectif de sobriété.

Ce nouveau contexte renforce la **nécessité de maintenir et consolider l'armature logistique francilienne dans les documents de planification, et notamment le SDRIF-E**. La Région, par le biais des travaux d'élaboration du SDRIF-E, cherchera à identifier les infrastructures dont la fonction logistique est à préserver, avec une visée opérationnelle de court, moyen ou long terme, et en cohérence avec les perspectives de développement des projets stratégiques des maîtres d'ouvrage (Haropa Port, VnF, SNCF Réseau). Un maillage d'infrastructures diversifiées, adaptées aux différents besoins (plateformes multimodales, ports urbains, sites multimodaux, quais à usages partagés, chantiers de transport combinés, nouveaux immobiliers logistiques...) permettant la massification, la multimodalité (fleuve/route, fleuve/fer, vélo-cargos...) ainsi que la mixité fonctionnelle des espaces (notamment les espaces en bord à voie d'eau), pour une bonne intégration dans la ville, sera à privilégier. Ce maillage d'infrastructures devra s'articuler avec une réflexion sur la réorganisation des flux logistiques tous modes.

La Région s'appuiera sur les travaux existants, comme ceux de l'observatoire régional des friches porté par l'IPR et de l'observatoire du foncier sur l'axe Seine porté par Logistique Seine Normandie, afin d'identifier le foncier mutable.

☞ **Une articulation à construire avec les autres documents de planification (PDMIF, SCOT, PLUI)**

La considération des besoins et contraintes des activités logistiques dans les documents de planification et dans les opérations d'aménagement ne doit pas se limiter à la production de surfaces immobilières mais doit aussi concerner les **équipements et les aménagements permettant de réduire les nuisances liées aux activités de transport de marchandises** tout en optimisant les opérations de livraisons, chargements ou transbordements, à toutes les échelles et entre tous les modes.

Le Plan De Mobilité d'Île-de-France (PDMIF) devra permettre une déclinaison plus précise des projets, des sites et des infrastructures à préserver ou à développer (y compris pour les stations d'avitaillement). Les autres documents d'urbanisme (SCOT, PLUI) devront rendre possible le développement de produits immobiliers logistiques diversifiés, adaptés aux besoins des professionnels du secteur et aux différents contextes territoriaux, notamment en termes d'intégration urbaine et d'empreinte environnementale. Dans ses avis à donner sur ces documents, la Région devra veiller à la bonne prise en compte de ces enjeux à toutes les échelles.

☞ **Des dispositifs dédiés pour penser l'aménagement logistique du territoire**

Face à l'exigence de zéro artificialisation nette (ZAN) et compte tenu des besoins fonciers pour de nombreux usages, notamment pour la production de logements, il conviendra de favoriser le développement de nouveaux produits immobiliers logistiques **en priorité sur des espaces en friches**, et de favoriser la **valorisation des bâtiment logistiques existants en permettant notamment la réalisation de programmes logistiques mixtes** et en intégrant des surfaces logistiques à des programmes immobiliers de bureaux ou de logements.

« *L'exigence de zéro artificialisation nette [des sols] nécessite des innovations architecturales afin de réduire l'empreinte des entrepôts : hôtels logistiques pour massifier les flux comme en Asie, micro-hubs en souterrain ou dans les délaissés. Les objets connectés et le traitement des données vont, en outre, réorganiser les chaînes logistiques et aider les municipalités à gérer les trafics logistiques.* » Laetitia Dabanc, Université Gustave Eiffel

La Région soutiendra les projets d'aménagement intégrant les enjeux logistiques (y compris le développement de stationnements poids lourds sécurisés) avec ses dispositifs dédiés (Penser l'aménagement logistique du territoire, Accompagnement de projets logistiques partenariaux, Amélioration de la desserte et intégration urbaine des zones logistiques). Elle ajoutera également l'obligation de prendre en considération les aspects logistiques dans les dossiers candidats aux 100 quartiers innovantes et écologiques (QIE).

Le soutien de la Région pourra porter sur une aide aux études en amont des projets afin d'accompagner les collectivités dans leurs réflexions.

La Région encouragera également **l'émergence de nouveaux immobiliers logistiques sur les ports** et soutiendra en priorité les projets de reconversion d'entrepôts existants favorisant la limitation ou l'optimisation de la consommation foncière (objectif ZAN) et la qualité environnementale (objectif ZEN). Des formes innovantes d'immobilier logistiques seront à encourager (entrepôt à étages, entrepôt flottant/navigant etc).

Des appels à manifestations d'intérêt dédiés, notamment sur la réutilisation des friches, seront également prévus.

Axe 4 : Valorisation de l'écosystème régional fret et logistique par des actions de formation, de communication et l'animation d'actions collectives

Les enjeux :

Le transport de marchandises et la logistique sont des questions majeures pour la région Île-de-France, non seulement parce qu'elle a conscience de leur absolue nécessité dans tous les aspects du quotidien mais aussi parce qu'en dépendent l'activité économique régionale et la réindustrialisation recherchée. Ces secteurs d'activité se situent, de plus, à l'intersection des principales compétences pour lesquelles la Région est cheffe de file : transports, aménagement, environnement, développement économique, agriculture et formation professionnelle. Autrement dit, **la réussite des politiques régionales correspondant à ces compétences dépend aussi du bon fonctionnement de leurs composantes logistiques** et de la structuration d'une vision commune de ces enjeux à travers la coordination des actions des différents services de la Région.

Les métiers du transport de marchandises et de la logistique sont particulièrement pourvoyeurs d'emplois en Île-de-France (plus de 229 000 emplois²³ en Île-de-France dans les secteurs des transports de marchandises tous modes confondus et de la logistique pour compte d'autrui au 31/12/2021, et près de 350 000²⁴ en incluant la logistique pour compte propre et l'intérim) ; le transport terrestre est, à lui seul, le cinquième secteur d'activité ayant embauché le plus de salarié en emploi durable (CDI ou CDD de plus de six mois) en Île-de-France en 2019, avec 83 210 déclarations d'embauche²⁵.

Le besoin de remplacer les départs à la retraite, qui s'annoncent massifs dans les années qui viennent au regard de la pyramide des âges, particulièrement pour les conducteurs routiers, conjugué à l'intensification logistique de l'Île-de-France, renforce d'autant les besoins de personnel dans ces métiers. Parallèlement, les métiers du secteur évoluent rapidement, avec l'automatisation et la digitalisation des chaînes logistiques et l'émergence de nouvelles filières logistiques (économie circulaire, e-commerce, multimodal...).

Ces besoins croissants de recrutements et la diversité accrue des postes à pourvoir dans les métiers du transport et de la logistique se heurtent cependant à de réelles difficultés à l'embauche. Le secteur souffre, en effet, à la fois d'une méconnaissance patente d'une partie des activités concernées et des opportunités professionnelles offertes mais également d'une faible attractivité et d'une image dégradée de certains de métiers. Sont particulièrement concernés les métiers de conducteurs – livreurs, préparateurs de commandes, chauffeurs routiers - en raison des contraintes qu'ils imposent (éloignement du domicile, horaires décalés, délais imposés...) mais, ces difficultés concernent également d'autres métiers tels que approvisionneurs et affréteurs ainsi que les métiers de la voie d'eau (bateliers etc). Il est

²³ Source URSAFF Caisse nationale

²⁴ Source DSN-INSEE exploitation AFT

²⁵ DRIEETS IDF, Population et emplois, Chiffres clés 2021

nécessaire d'anticiper les besoins, de cibler et d'ouvrir des formations adaptées (du technicien au chef de d'entreprise) et, en même temps, de sensibiliser et d'attirer les jeunes mais aussi les personnes en reconversion à s'orienter vers ces métiers.

Les modalités d'intervention :

La nouvelle Stratégie pour le fret et la logistique de la Région mise sur plusieurs leviers pour remédier aux difficultés de recrutement et revaloriser l'image des emplois du secteur :

📖 Compétence régionale de formation professionnelle pour les publics en insertion et les demandeurs d'emploi

Dans le cadre de ses compétences en matière de formation professionnelle pour les publics en insertion et les demandeurs d'emploi, **la Région participera massivement au financement de formations dans le secteur du transport et de la logistique** : via le Programme régional de formation vers l'emploi (PRFE) 2022-2026 qui doit y consacrer près de 11% des places financées, les dispositifs d'action territorialisée et d'aide individualisée de retour à l'emploi (AIRE). Les métiers concernés y étant identifiés comme en tension, une aide incitative sera perçue par les bénéficiaires de ces actions de formation.

La Région conjuguera ces leviers d'actions en matière de formation et de fret pour accompagner les projets.

📖 Travail de l'observatoire régional du fret et de la logistique sur les enjeux socio-économiques

Pour aller plus loin et affiner la compréhension des enjeux et besoins du secteur, dans le cadre de l'acte 2 de la Stratégie régionale fret et logistique, **la Région s'appuiera sur l'observatoire régional du fret et de la logistique**, dont l'un des axes de travail porte sur les enjeux socio-économiques. L'observatoire devra s'engager dans la réalisation et la diffusion d'études, d'enquêtes et d'organisation d'événements des opportunités d'emplois et de formation, et dont les acteurs public et privés pourront s'emparer pour réaliser des actions destinées à faire connaître, mettre en valeur et développer les formations aux métiers du secteur qui peinent à recruter.

📖 Participer à un ensemble de démarches partenariales

La Région poursuivra sa participation à **d'autres démarches partenariales dont l'objet est de diffuser les bonnes pratiques et les nombreuses innovations** mises en place en Île-de-France. Parmi elles, l'initiative InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable), le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) qui contribuent à objectiver la connaissance de la logistique et du transport de marchandises auprès des franciliens et à mettre en évidence la volonté d'en réduire les nuisances (environnementales au premier chef), la communauté et la démarche « Vert le Fluvial » portés par VnF sur la décarbonation des flottes. Ce faisant, la Région œuvre au renforcement de la structuration de l'écosystème innovant, vertueux et volontaire sur lequel elle s'appuie pour dépasser les préjugés et porter une vision objective et partagée du transport de marchandises et de la logistique en Île-de-France.

La Région a également signé une convention avec la Métropole du Grand Paris en avril 2021 définissant des axes de développement sur lesquels elles souhaitent mener des actions conjointes, concertées, partagées ou complémentaires. L'un des axes de travail porte sur l'articulation des politiques en matière de logistique urbaine. Des actions spécifiques notamment en matière de foncier et de données pourront être proposées suite à l'adoption de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique.

De la même façon, la Région coopère de façon régulière avec la Ville de Paris, par le biais de projets financés lors de l'AMI fret 2020 et portant notamment sur la problématique des livraisons. La Région a également participé à la concertation mise en place par la Ville pour l'élaboration de la nouvelle Stratégie Logistique Urbaine de la Ville de Paris.

Accompagner le renouvellement des métiers du fluvial

La Région poursuivra sa collaboration avec les acteurs de la filière (TLF, E2F, etc) qui œuvrent pour évaluer et subvenir aux besoins de recrutement des entreprises fluviales. La connaissance précise des enjeux et des besoins consolidés de façon prospective, en termes d'évolutions des métiers et des compétences requises, constitue une base de travail pour partager sur les actions en cours et pour identifier celles à soutenir (création de formations ciblées, aide à l'investissement en outils/matériel/bateau-école, communication et promotion sur le fluvial et ses métiers). La Région se positionnera en support pour rendre plus visible (sensibilisation, promotion et communication) pour mieux faire connaître les métiers et conjuguera ses leviers d'actions en matière de formation et de fret pour accompagner les projets.

Une stratégie de communication ciblée

Les enseignements et résultats issus de la participation de la Région aux diverses démarches citées permettront d'améliorer la pertinence de la stratégie de communication que la Région entendra élaborer pour accompagner et rythmer de déploiement de la nouvelle stratégie et faciliter la diffusion des informations sur les actions de ses partenaires.

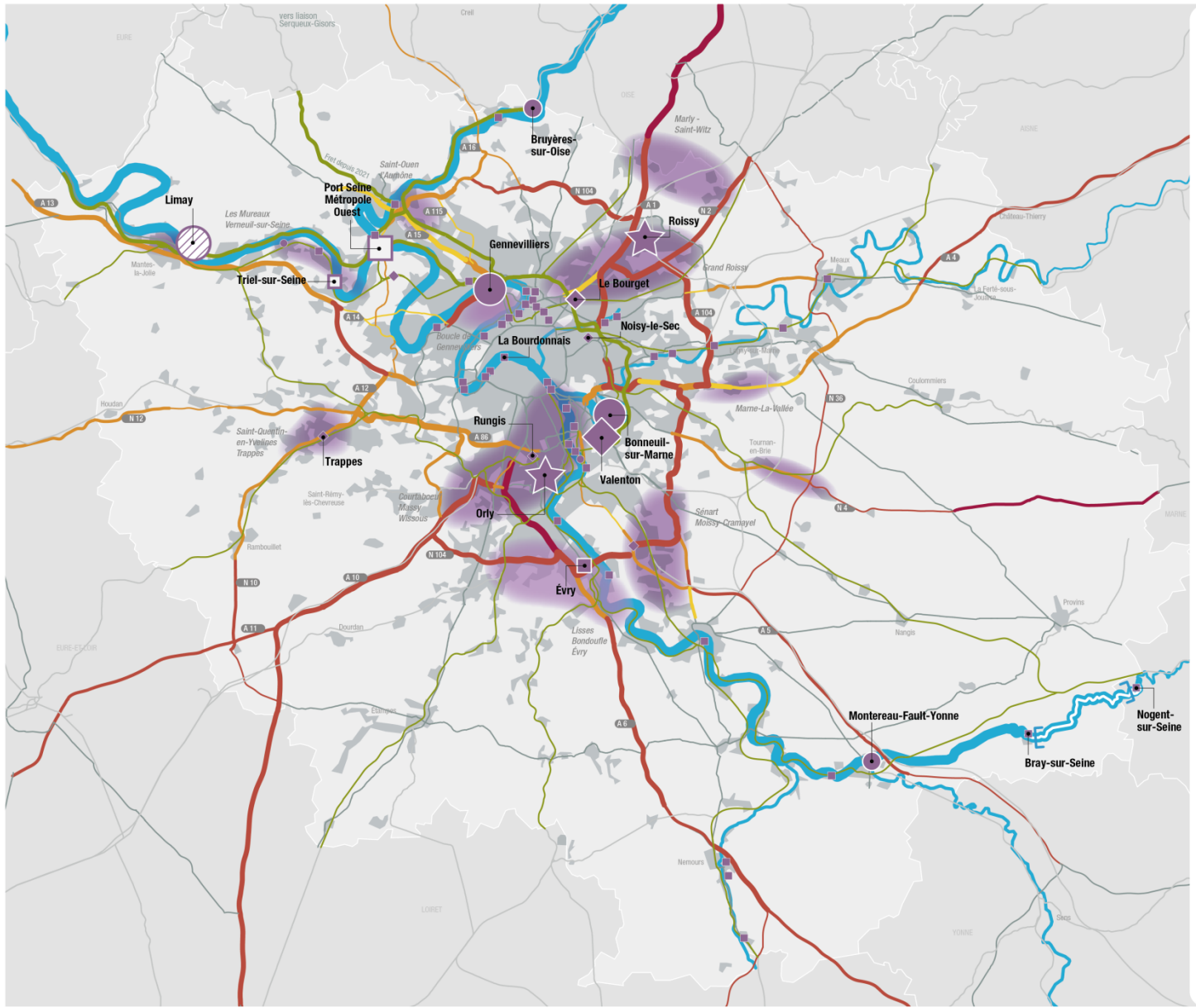
Elle comportera des événements qui seront l'occasion de faire connaître les projets et les outils de l'acte 2, en particulier des assises régionales du fret et de la logistique destinées aux publics ciblés par les orientations de la nouvelle Stratégie et annoncer le lancement de nouveaux appels à manifestation d'intérêt (AMI).

Carte de synthèse

La carte suivante permet d'illustrer la vision stratégique portée par la Région dans son acte 2.

Elle montre notamment :

- La volonté de renforcer le corridor axe seine dans une approche multimodale fluviale ;
- La localisation des sites logistiques d'intérêt stratégique pour l'Île-de-France à préserver et à mailler ;
- L'omniprésence de la logistique urbaine sur l'ensemble du territoire francilien au-delà de la seule zone dense, justifiant la nécessité d'une approche globale à l'échelle régionale, et l'importance d'une intégration de ces thématiques par chaque territoire ;
- L'enjeu de préserver et développer des sites sur la moitié ouest de la région pour optimiser les flux et desservir de façon plus équilibrée les différents bassins de vie.



Fret et logistique en Île-de-France

Zones d'intérêt logistique

- Pôles logistiques majeurs
- Logistique urbaine

Marne-La-Vallée
Nom du pôle

Sites et équipements logistiques multimodaux

Importance	Mode	Etat
Grand	■ Bimodal route-fleuve	■ Existant
Moyen	◆ Bimodal route-fer	□ En projet
Petit	★ Bimodal route-air	▨ Projet d'extension
	● Trimodal	

Trafic de poids lourds - 2019*

en % du total de véhicules moyen journalier annuel	en nombre de véhicules moyen journalier annuel
■ moins de 5 %	— moins de 2 500
■ de 5 à 10 %	— de 2 500 à 5 000
■ de 10 à 20 %	— de 5 000 à 10 000
■ plus de 20 %	— plus de 10 000
	— Données non renseignées

Réseau ferroviaire

- Axe ferroviaire stratégique
- Réseau ferroviaire
- Données non renseignées

Réseau fluvial

- Axe fluvial stratégique
- Réseau fluvial
- Projet de mise à grand gabarit

0 10 km

© L'INSTITUT PARIS RÉGION, 2022
 Source : L'Institut Paris Région
 *Données DIGITM 2019 - trafic moyen journalier annuel sur le réseau routier national -
 retablement des données Institut Paris Région



PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 22 SEPTEMBRE 2022

STRATÉGIE RÉGIONALE FRET ET LOGISTIQUE - ACTE 2

Le conseil régional d'Île-de-France,

VU le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission européenne 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 et publié au JOUE L 352 du 24 décembre 2013 et modifié par le règlement 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE L 215 du 7 juillet 2020

VU le règlement (UE) n°651/2014 de la Commission européenne du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité publié au JOUE L187 le 26 juin 2014 modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE L156 du 20 juin 2017 et par le règlement 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE L 215 du 7 juillet 2020 ;

VU le régime cadre exempté n° SA. 58995 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2023, pris sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 adopté par la Commission européenne le 17 juin 2014 et publié au JOUE le 26 juin 2014, tel que modifié par les Règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017, publié au Journal Officiel de l'Union Européenne du 20 juin 2017, et 2020/972 du 2 juillet 2020, publié au Journal Officiel de l'Union Européenne du 7 juillet 2020 ;

VU le régime d'aides exempté n°SA.59258 relatif aux aides en faveur des infrastructures dans les ports maritimes et intérieurs, de leurs voies d'accès et du dragage d'investissement, pour la période 2014 – 2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014, tel que modifié par les règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 ;

VU le régime cadre exempté n° SA.58980 relatif aux infrastructures locales (ex SA.40206) adopté sur la base du RGEC 651/2014 publié JOUE 26/06/2014 tel que modifié par les règlements 2017/1084 du 14/06/2017 publié au JOUE du 20/06/2017 et 2020/972 du 2/07/2020 publié au JOUE du 07/07/2020, relatif à : aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2020

VU le régime cadre exempté n° SA. 48483 (2017/N) relatif à l'aide à la création et à la modernisation d'Installations Terminales Embranchées autorisé par la Commission européenne le 03/10/2018 et publié au JOUE le 17/10/2018 ;

VU le régime cadre exempté de notification N°SA 59108 relatif aux aides en faveur à la protection de l'environnement pour la période 2014-2020, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 du 17 juin 2014 publié au JOUE L 187 du 26 juin 2014 modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE L156 du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE L215 du 7 juillet 2020 ;

VU le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L1511-1, L4211-1 et L4221-1 ;

VU le code des transports, notamment dans ses articles art. L1511-1 et suivants, L1512-1, L1214-10 et suivants et L4311-1 ;

VU la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

VU l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique ;

VU le décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, prenant le nom de grand port fluvio-maritime de l'axe Seine et la dénomination commerciale de Haropa Port.

VU la délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013, adoptant le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;

VU la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des Régions ;

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et le Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020 et du Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020 et prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, et modifiée par la délibération CR 2022- 003 du 16 février 2022 relatif à l'avenant n°3 au CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 ;

VU la délibération n° CR 2017-83 du 18 mai 2017 relative à la participation de la Région au capital de la SEML SIGEIF Mobilités ;

VU la délibération n° CR 2018-001 du 15 mars 2018 relative à la Stratégie régionale pour le fret et la logistique ;

VU la délibération n° CR 2018-016 du 3 juillet 2018 portant approbation de la stratégie énergie climat de la région Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 2019-010 du 5 mars 2019 relative à l'élargissement de l'objet social de la SEML SIGEIF Mobilités aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et aux stations d'avitaillement en hydrogène

VU la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;

VU la délibération n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier ;

VU la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

VU la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 relative à la mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental ou SDRIF-E ;

VU la délibération n° CR 2022-029 du 19 mai 2022 relative à l'adoption du SRDEII 2022 – 2028 ;

VU le budget de la région Île-de-France pour 2022 ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission du logement et de l'aménagement ;

VU l'avis de la commission de l'environnement ;

VU l'avis de la commission du développement économique et de l'innovation ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CR 2022-051 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Adopte le dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques joint en annexe n°1 à la présente délibération.

Article 2 :

Adopte le dispositif de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique joint en annexe n°2 à la présente délibération.

Article 3 :

Adopte le dispositif d'accompagnement des projets logistiques partenariaux, vecteur de développement local joint en annexe n°3 à la présente délibération.

Article 4 :

Adopte le dispositif Penser l'aménagement logistique du territoire joint en annexe n°4 à la présente délibération.

Article 5 :

Décide de participer au dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM) de Voies navigables de France pour la période 2023-2027.

Délègue à la commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la région Île-de-France au dispositif PARM 2023-2027 et approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VnF) et la région Île-de-France.

Article 6 :

Décide de participer au dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2018-2022 de Voies navigables de France pour la période 2023-2027.

Délègue à la commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la région Île-de-France au dispositif PAMI 2023-2027 et approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VnF) et la région Île-de-France.

Article 7 :

Approuve les conventions types jointes en annexe 5 et 6 de la présente délibération et relatives aux dispositifs visés aux articles 1 à 4 de la présente délibération.

Délègue à la commission permanente la compétence pour modifier ces conventions types.

Article 8 :

Abroge les articles 1 à 3 de la délibération CR 2018-001 du 15 mars 2018 relative à la stratégie régionale fret et logistique à partir du 01 janvier 2023.

Article 9 :

Décide que pour les dossiers de demande de subventions déposés (réceptionnés et déclarés complets) avant le 22 septembre 2022, les subventions sont attribuées sur fondement des dispositifs adoptés par la délibération n° CR 2018-001 du 15 mars 2018 relative à la mise en

œuvre de la stratégie régionale fret et logistique

Article 10 :

Affecte une autorisation d'engagement de **45 000 €** pour l'acquisition de données représentatives des livraisons de colis à domicile liées au e-commerce disponible sur le chapitre 938 « Transports », code fonctionnel 885 « liaisons multimodales », programme HP 885-003 « fret et logistique », action 18800303 « fret et logistique » du budget 2022.

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 - Dispositif Amélioration de la desserte et intégration urbaine des zones logistiques

DISPOSITIF DE SOUTIEN À L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ET À L'INTEGRATION URBAINE DES ZONES LOGISTIQUES

1. Objet du dispositif d'aides

La bonne intégration des zones logistiques dans leur environnement est l'une des conditions de l'acceptabilité de ces activités par les territoires. Leur bonne accessibilité multimodale est l'un des facteurs de la compétitivité globale des chaînes logistiques (multimodales). Le développement du maillage logistique régional est nécessaire pour répondre aux nouveaux besoins d'organisation des chaînes d'approvisionnement et de livraison et conforter, l'attractivité du territoire francilien. La mise en place de ce maillage contribuera à construire la vision logistique régionale développée dans le SDRIF-E.

Le dispositif « soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques » vise à favoriser la préservation et le développement des sites logistiques, à favoriser le développement d'équipements et de services mutualisés et à accompagner l'émergence de nouveaux formats d'immobilier et à faciliter leur bonne intégration dans les territoires et la résilience des infrastructures et équipements qui le composent ou qui s'y rattachent.

2. Bénéficiaires

- L'État, les collectivités territoriales et les établissements publics qui ont en charge la gestion d'une infrastructure, notamment un réseau routier ou des équipements publics ;
- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et le règlement 2021/1237 du 23 juillet 2021.

3. Modalités de l'aide

Les projets peuvent être déposés selon 2 modalités :

- au fil de l'eau selon les critères d'éligibilité et les conditions de financement précisées ci-dessous en points 4 et 5,
- dans le cadre d'appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt thématiques. A cette occasion, des critères d'intervention spécifiques pourront être précisés (par un vote en commission permanente lors du lancement de ces appels).

Dans les 2 cas, chaque demandeur doit remplir un dossier support transmis par la Région.

4. Critères d'éligibilité et de sélection

4.1 Projets éligibles

Le dispositif concerne des projets d'équipements ou d'infrastructures visant à améliorer l'intégration urbaine ou l'accessibilité des zones accueillant des activités à dominante logistique. Les projets doivent relever de l'intérêt régional et être situés à proximité immédiate des réseaux de transports régionaux structurants : RRIR pour les projets routiers et multimodaux route/fer et route/fleuve, voies navigables du système Axe Seine pour les projets fluviaux, portuaires et multimodaux fleuve/route et fleuve/fer. Ils concernent un ou plusieurs des points suivants :

1. **La construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès** à des zones accueillant des activités logistiques : création ou adaptation de voiries destinées à desservir de nouvelles installations logistiques, création, réactivation ou rénovation d'Installations terminales embranchées (ITE), aménagements ou modernisation de sites bords à voie d'eau, création d'équipements favorisant des usages de cyclologistique, etc.
2. **La création ou la sécurisation de places de stationnement** destinées aux poids-lourds, y compris **la mise en place d'équipements de services pour les chauffeurs ou les véhicules** à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional ou d'une zone accueillant des activités logistiques, ou à l'intérieur d'une zone accueillant des activités logistiques ;
3. **L'installation d'équipements mutualisés, favorisant l'intermodalité** ou permettant le développement des systèmes de transport intelligents et coopératifs. Ces équipements connectés permettront de collecter des données qui aideront à améliorer la connaissance des flux logistiques par exemple pour réduire les externalités négatives. Ils pourront aussi favoriser l'utilisation de véhicules (camions, bateaux, trains, drones ...) autonomes et connectés pour le transport de marchandises.

4.2 Critères de sélection

Les critères de sélection d'un projet sont :

- Sa bonne intégration dans une logique de territoire, notamment :
 - o La capacité à limiter ou réduire les nuisances liées aux activités logistiques ;
 - o La pertinence de la réponse à un besoin du tissu économique local ou des riverains ;
 - o La cohérence avec les projets de développement du territoire d'accueil
- Sa contribution au renforcement du réseau logistique régional, notamment :
 - o L'amélioration de la performance ou de la résilience de ce réseau ;
 - o Le souci de valoriser les infrastructures et équipements existants, et d'assurer la continuité des itinéraires ;
 - o La recherche du regroupement des activités afin d'éviter le mitage, limiter l'artificialisation des espaces (objectifs ZAN) et mutualiser et/ou massifier les flux ;
- Son potentiel de création d'emplois

- Sa capacité à alimenter la base de données régionale et/ou l'observatoire régional du fret et de la logistique développé par l'État et la Région.

5. Modalités de financement

5.1. Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement directement nécessaires à la réalisation du projet.

Les investissements faisant l'objet d'une dépense éligible doivent être exploités sur le territoire francilien.

Ne sont pas éligibles les dépenses du projet faisant déjà l'objet d'un financement de la région Île-de-France.

5.2. Taux de subvention

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

5.3. Plafonnement

Les dépenses d'investissement subventionnables sont plafonnées, selon la nature du projet :

1. À 1 000 000 € pour les projets relevant du point 1 du paragraphe 4.1, soit un plafond de subvention de 500 000 € ;
2. À 20 000 € par place de stationnement PL incluant tous les équipements, pour les projets relevant du point 2 du paragraphe 4.1, dans la limite de 800 000 €, soit un plafond de subvention de 400 000 € ;
3. À 500 000 € pour les projets relevant du point 3 du paragraphe 4.1, soit un plafond de subvention de 250 000 €.

5.4 Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État, en fonction de la nature du projet, le présent dispositif d'aide est notamment pris en application, au choix :

- du régime d'aides exempté n° SA.58980, relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 ;
- du régime d'aides exempté n°SA.59258, relatif aux aides en faveur des infrastructures dans les ports maritimes et intérieurs, de leurs voies d'accès et du dragage d'investissement, pour la période 2014 – 2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014, tel que modifié par les

règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 ;

- du régime d'aides exempté n°SA.48483 (ITE), relatif à l'aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE), autorisé par la Commission européenne le 03/10/2018 et publié au JOUE le 17/10/2018 ;
- Les modalités de financement décrites dans l'article 4 ci-dessus s'appliquent dans le respect des dispositions du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 et des régimes cadres exemptés de notification précités.

Cette liste pourra être actualisée ou complétée en cas de création de nouveau régime d'aide potentiellement applicable aux projets décrits au point 4 ci-dessus.

Les délibérations d'attribution des aides précisent, pour chaque projet, le ou les règlements et le ou les régimes-cadres exemptés sur la base duquel ou desquels l'aide est allouée.

6. Conventions

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

Annexe 2 - Dispositif Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique

DISPOSITIF DE SOUTIEN AUX ACTIONS D'INNOVATION EN MATIERE DE LOGISTIQUE

1. Objet du dispositif d'aides

La mobilité des marchandises s'inscrit dans un contexte en pleine évolution, portée par une économie de plus en plus servicielle (exigences des consommateurs notamment avec le e-commerce) et numérique (plateforme, multiplication des données).

Ces évolutions se sont accélérées depuis 2020 et elles ont mis en évidence les profondes mutations en cours et l'émergence de nouveaux paradigmes : la nécessité de revoir l'équilibre entre gestion des stocks et gestion des flux, la valorisation des productions et des acteurs locaux pour réduire les risques de dépendance vis-à-vis de pays étrangers, le besoin d'une planification stratégique et d'un maillage régional des sites logistiques, le développement des approches collaboratives, les obligations de transition énergétique des flottes... Elles ont également révélé les enjeux en termes de création d'emplois.

Face à ces évolutions, les enjeux d'innovations sont toujours plus stratégiques pour réussir à répondre aux attentes des consommateurs tout en respectant les exigences économiques, sociales et environnementales. Les innovations doivent aider à promouvoir des organisations, des services ou des équipements qui s'inscrivent dans la durée (rentabilité économique), qui valorisent le secteur (créations d'emplois, conditions de travail, mutation des métiers, évolutions de carrières...), qui contribuent à la décarbonation de la logistique et qui contribuent au rapprochement des acteurs publics et privés.

Le présent dispositif vise à soutenir l'émergence de solutions innovantes pour répondre à ces enjeux.

Les innovations visées par ce dispositif s'entendent au niveau technologique comme organisationnel. Elles portent aussi bien sur la création de nouveaux outils que sur des outils ou processus déjà existants mais dont l'utilisation inventive permettra de renouveler les usages au profit de systèmes logistiques plus efficaces et plus vertueux.

Les projets soutenus permettront de démontrer les potentialités offertes par ces innovations et de préciser les conditions de leur déploiement, afin d'anticiper les transformations des systèmes de production et/ou de consommation (mutualisation des flux, plateformes, circuits courts, e-commerce, standardisation, ...) et leurs impacts sur l'ensemble des composants de la chaîne logistique (équipements, véhicules, services, formations...).

Les projets proposeront des indicateurs qui permettront de mieux comprendre et d'évaluer l'impact des innovations pour les acteurs du secteur et/ou pour les collectivités (impacts sur l'empreinte carbone, la maîtrise des flux, un meilleur partage de l'espace public, le bruit, la qualité de l'air, l'emploi, l'intégration urbaine et la mixité des fonctions ...).

2. Bénéficiaires

- Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics ;

- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n ° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et le règlement 2021/1237 du 23 juillet 2021.

3. Modalités de l'aide

Les projets peuvent être déposés selon 2 modalités :

- au fil de l'eau selon les critères d'éligibilité et les conditions de financement précisées ci-dessous en points 4 et 5,
- dans le cadre d'appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt thématiques. A ces occasions, des critères d'intervention pourront être précisés (par un vote en commission permanente lors du lancement de es appels).

Dans les 2 cas, chaque demandeur doit remplir un dossier support transmis par la Région.

4. Critères d'éligibilité et de sélection

4.1 Projets éligibles

Les projets soutenus proposeront d'exploiter les potentialités nouvelles offertes par les nouvelles technologies. Ils pourront porter sur :

- 1. Le développement des outils permettant d'améliorer la connaissance des flux de marchandises en Île-de-France notamment** outils de recueil de données, outils de modélisation, outils de simulation, enquêtes ciblées... Ces outils devront notamment aider les collectivités à intégrer les enjeux de la logistique dans leurs documents de planification et les projets urbains.
- 2. La réorganisation des chaînes logistiques** favorisant la mutualisation et l'optimisation des flux pour l'entreprise et pour la collectivité, et contribuant à une réduction des nuisances environnementales, par l'utilisation ou le développement de technologies numériques
- 3. L'utilisation de nouveaux véhicules autonomes et/ou connectés** routiers, fluviaux, aériens ou ferroviaires pour réinventer des chaînes de livraison et faciliter l'intégration des activités logistiques dans le territoire

4.2 Critères de sélection

Les critères de sélection des projets sont :

- L'intérêt régional ;
- Les projets doivent proposer une mise en œuvre concrète sur le territoire régional (des projets de recherche ou des études uniquement ne rentrent pas dans ce dispositif) ;

- Les projets doivent démontrer leur impact au regard des critères d'éligibilité visés ci-dessus.
- Les opportunités d'innovation et la contribution à la transformation vertueuse des systèmes logistiques
- L'engagement à fournir des données produites dans le cadre du projet et la description des modalités de leur mise à disposition. Les projets doivent proposer une mise à disposition la plus ouverte possible des données produites. Ils devront contribuer à alimenter la base de données régionale et/ou l'observatoire régional du fret et de la logistique, piloté par la Région et l'Etat.
- Sont éligibles les projets mis en œuvre sur le territoire d'Île-de-France.

5. Modalités de financement

5.1 Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont :

- les dépenses d'investissement relatives aux études, ingénierie, travaux de recherche, équipements, investissements matériels et immatériels,
- les dépenses de fonctionnement relatives à la communication et aux frais de personnel directement liés au déploiement du projet financé.

Sont éligibles les projets de Recherche Développement en phase de développement expérimental et les projets d'Innovation au sens du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014, modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 et le règlement du 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la région Île-de-France.

5.2. Taux de subvention

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

5.3. Plafonnement

- Les dépenses d'investissement éligibles sont plafonnées à 500 000 € HT par projet, soit un plafond de subvention de 250 000 €.
- Les dépenses de fonctionnement éligibles sont plafonnées à 50 000 € TTC par projet soit un plafond de subvention de 25 000 €.

5.4 Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État :

- Le présent dispositif d'aide est pris en application du régime cadre exempté d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation n° SA.58995, pris sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 adopté par la Commission européenne le 17 juin 2014 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 26 juin 2014, tel que modifié par les Règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017, publié au Journal Officiel de l'Union Européenne du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 ;

Cette liste pourra être actualisée ou complétée en cas de création de nouveau régime d'aide potentiellement applicable aux projets décrits au point 4 ci-dessus.

Les délibérations d'attribution des aides préciseront, pour chaque projet, le ou les règlements et le ou les régimes-cadres exemptés sur la base duquel ou desquels l'aide est allouée.

6. Conventions

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

Annexe 3 - Dispositif Accompagnement des projets logistiques partenariaux

DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT DES PROJETS LOGISTIQUES PARTENARIAUX VECTEURS DE DEVELOPPEMENT LOCAL

1. Objet du dispositif

La Région souhaite favoriser l'émergence de projets partenariaux impliquant au moins une collectivité répondant aux besoins des territoires.

Le présent dispositif permet à la Région de soutenir des projets dans les territoires pour faciliter la déclinaison de la stratégie régionale à l'échelle locale, et inscrire la logistique dans les stratégies de développement des collectivités.

2. Bénéficiaires

- Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics ;
- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et le règlement 2021/1237 du 23 juillet 2021.

3. Modalités de l'aide

Les projets peuvent être déposés selon 2 modalités :

- au fil de l'eau selon les critères d'éligibilité et les conditions de financement précisées ci-dessous en points 4 et 5 ;
- dans le cadre d'appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt thématiques. A ces occasions, des critères d'intervention pourront être précisés (par un vote en commission permanente lors du lancement de ces appels).

4. Critères d'éligibilité et de sélection

4.1 Projets éligibles

Les projets soutenus portent sur un ou plusieurs des axes de développement suivants :

- Création ou développement d'outils de connaissance et d'analyse des flux de marchandises : collecte de données, simulation, modélisation, aide à la décision, indicateurs de suivi et d'évaluation ;
- Prise en compte des problématiques liées à la logistique dans les projets d'aménagement urbain (notamment en amont des constructions, au sein de programmes mixtes innovants, dans l'adaptation de l'espace public existant, etc.) ou dans les grands chantiers (JOP 2024, quartiers de gare, etc.) ;

- Adaptation de l'espace public aux besoins de la logistique et création d'équipements complétant l'offre logistique locale afin d'améliorer sa performance ;
- Valorisation et adaptation des équipements et sites logistiques existants et valorisation du foncier disponible au service d'une logistique plus vertueuse ;
- Mutualisation ou rationalisation des flux à l'échelle intercommunale ;
- Adaptation des outils règlementaires et gestion intelligente des livraisons, intégration dans les outils de planification locale ;
- Utilisation des modes actifs, des véhicules propres, autonomes et/ou connectés ;
- Développement des circuits courts et l'économie circulaire ;

Les projets doivent :

- Viser la création de prototypes, la démonstration, l'élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle et s'inscrire dans une perspective de déploiement généralisé ;
- Impliquer plusieurs acteurs dont au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités ;
- Intégrer les mesures nécessaires en termes d'emploi, de formation, de qualification, de réduction des nuisances liées aux activités logistiques pour engendrer des bénéfices socio-économiques directs pour la population locale ;
- Proposer une mise à disposition la plus ouverte possible des données produites, et si possible leur mise à disposition dans l'observatoire régional du fret et de la logistique ;
- Démontrer leur impact au regard des objectifs visés ci-dessous en proposant et en alimentant des indicateurs de suivis.

4.2 Critères de sélection

Les critères de sélection des projets sont :

- L'intérêt régional ;
- L'intégration dans une stratégie de développement local ;
- Les opportunités d'innovation et la contribution à l'effet système,
- L'engagement à fournir des données produites dans le cadre du projet et la description des modalités de leur mise à disposition
- La qualité de la gouvernance du projet valorisant un partenariat public privé.
- La capacité à proposer et à alimenter des indicateurs de suivi répondant aux attentes du porteur de projet et aux attentes du territoire, et permettant de mesurer l'intérêt en

termes de retombées économiques, d'impact environnemental, de contribution à l'amélioration de l'image du secteur ;

- l'engagement formel (délibération, courrier signé du maire ou du président de l'EPCI) du territoire détaillant sa contribution à la réalisation du projet.

5. Modalités de financement

5.1. Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont :

- en investissement toutes les dépenses directement liées au projet et nécessaires à sa bonne réalisation : études (diagnostics pré-opérationnels, ingénierie, AMO, etc.), équipements, investissements matériels et immatériels
- en fonctionnement, les dépenses de communication et les frais de personnel directement liés au déploiement du projet et nécessaires à sa bonne réalisation

Les projets portant uniquement sur l'acquisition de véhicules ne sont pas éligibles et sont orientés vers le dispositif d'aides à l'acquisition de véhicules propres de la Région.

Les investissements faisant l'objet d'une dépense éligible doivent être exploités sur le territoire d'Île-de-France.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la région Île-de-France.

5.2. Taux de subvention

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

5.3. Plafonnement

- Les dépenses d'investissement éligibles sont plafonnées à 1 000 000 € HT, soit un plafond de subvention de 500 000 €.

- Les dépenses de fonctionnement éligibles sont plafonnées 100 000 € soit une subvention plafonnée à 50 000 € par projet.

5.4 Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État, en fonction de la nature du projet, le présent dispositif d'aide est notamment pris en application, au choix :

- du Règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, notamment ses articles 56 et suivants ;

- du régime cadre exempté du régime cadre exempté d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation n° SA.58995, pris sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 adopté par la Commission européenne le 17 juin 2014 et publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 26 juin 2014, tel que modifié par les Règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017, publié au Journal Officiel de l'Union Européenne du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 ; ;
- du régime d'aides exempté n° SA.58980, relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 ; du régime d'aide exempté n° SA.59108, relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 ; du Règlement (UE) 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* ;

Cette liste pourra être actualisée ou complétée en cas de création de nouveau régime d'aide potentiellement applicable aux projets décrits au point 4 ci-dessus.

Les délibérations d'attribution des aides précisent, pour chaque projet, le ou les règlements et le ou les régimes-cadres exemptés sur la base duquel ou desquels l'aide est allouée.

6. Conventions

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

Annexe 4 - Dispositif Penser l'aménagement logistique du territoire

DISPOSITIF PENSER L'AMENAGEMENT LOGISTIQUE DU TERRITOIRE

1. Objet du dispositif d'aides

La Région Île-de-France est de loin la première région logistique en France, et un des principaux lieux d'expérimentation et d'application d'innovations en matière de fret et de logistique (véhicules propres, autonomes ou connectés, automatisation, digitalisation...). Elle accueille des activités logistiques servant l'ensemble de la France et de l'Europe, qui permettent d'approvisionner quotidiennement ses 12 millions d'habitants et 1,35 millions d'établissements économiques.

La logistique est indispensable au fonctionnement d'un territoire et de son économie : il n'y a pas d'industrie, pas de commerce, pas d'activités économiques sans logistique efficace.

Mais le secteur logistique se trouve aujourd'hui face au défi de répondre à des évolutions dans les modes de consommation, accélérées par la crise sanitaire depuis 2020 (commerce électronique, livraisons à domicile, quick commerce...) tout en limitant les impacts environnementaux de ce développement. L'organisation des chaînes logistiques s'est largement complexifiée au cours des dernières années, pour faire face à la forte augmentation des flux. La nécessaire résilience des chaînes d'approvisionnement (mise en évidence au cours des récentes crises) nécessite en amont toute une réorganisation des chaînes logistiques, avec de nouveaux équilibres à trouver entre gestion des flux et gestion des stocks, et l'invention de nouveaux concepts capables de mieux s'insérer dans la ville, de répondre aux enjeux de transition énergétique, et d'organiser la mixité des fonctions afin de partager les espaces.

Ces évolutions se traduisent par des besoins accrus d'espaces dédiés aux opérations logistiques pour optimiser et maîtriser l'acheminement des marchandises jusqu'au client final, qu'il s'agisse d'une entreprise ou d'un consommateur. Ces besoins s'inscrivent dans un contexte de marché immobilier déjà très tendu, et dont les contraintes se renforcent encore avec les exigences croissantes en matière de réglementation environnementale (ZFE, ZAN, ZEN...). Ce nouveau contexte nécessite de concevoir un nouveau maillage logistique régional, dans une logique de réutilisation, d'adaptation ou de mutualisation d'espaces déjà urbanisés.

Le dispositif « Penser l'aménagement logistique du territoire » vise à faciliter la prise en compte des enjeux logistiques aux différents stades de réflexion ou d'avancement des projets, afin d'anticiper au mieux l'organisation des flux et de maîtriser les usages de l'espace public. Il devra faciliter l'insertion d'espaces logistiques urbains et inciter à penser la logistique dans la programmation urbaine.

2. Bénéficiaires

Les collectivités territoriales, les aménageurs mandatés par les collectivités, les établissements publics d'aménagement, les SEM d'aménagement.

3. Modalités de l'intervention

Les projets peuvent être déposés selon 2 modalités :

- au fil de l'eau selon les critères d'éligibilité et les conditions de financement précisées ci-dessous en points 4 et 5 ;
- par des appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt thématiques. A cette occasion des critères d'intervention spécifiques pourront être précisés (lors d'un vote en commission permanente).

Dans les 2 cas, chaque demandeur doit remplir un dossier support transmis par la Région.

Au-delà de l'appui financier, la Région mobilise son réseau d'acteurs pour apporter aux territoires des outils et une méthodologie d'analyse permettant une approche contextualisée des besoins et des solutions.

4. Critères d'éligibilité et de sélection

4.1 Projets éligibles

Le dispositif concerne :

1. Des aménagements, des équipements ou des infrastructures :
 - Nécessaires à la bonne organisation des flux logistiques générés par l'aménagement ou le réaménagement d'une zone, d'un site ou d'un quartier,
 - Permettant d'optimiser l'organisation des flux déjà existants en accompagnement d'une évolution des règlementations de voirie et /ou du plan de circulation ;
2. Le développement d'un immobilier logistique adapté s'appuyant par exemple sur de nouveaux formats urbains d'immobilier logistique, sur des entrepôts ou bâtiments connectés, mutualisés et à plus forte valeur ajoutée dans la chaîne logistique, sur la création de nouveaux lieux de traitement et de gestion des flux favorisant des modes moins polluants et une réduction des flux...

Le soutien de la Région peut porter sur les différents stades d'avancement du projet : aussi bien sur les études amont (diagnostic logistique du territoire) que sur l'appui d'un AMO ou la mise en œuvre du projet (travaux d'aménagements).

4.2 Critères de sélection

Les critères de sélection d'un projet sont :

- Sa bonne intégration dans une logique de territoire, notamment :
 - La capacité à limiter ou réduire les nuisances liées aux activités logistiques ;
 - La pertinence de la réponse aux besoins générés par le nouvel aménagement ou équipement ;
 - Sa bonne intégration dans le quartier /la ville ;

- La valorisation de sites multimodaux
- Son inscription dans les objectifs ZAN et ZEN / du SDRIF-E :
 - Valoriser les infrastructures et équipements existants, réutiliser les espaces déjà urbanisés, transformer et adapter l'existant plutôt construire ;
 - La recherche du regroupement des activités, de la mutualisation ou multifonctionnalité des espaces et équipements,
 - La contribution à la réduction des consommations d'énergie et/ou à la production d'énergies propres ;
 - L'incitation à l'utilisation de modes propres ;
 - La recherche d'innovation dans la conception, l'exploitation, l'usage des bâtiments ou du site, pour favoriser l'intégration dans l'environnement et la mixité des usages (bâtiments réversibles, partagés, mutualisés, mobiles...) ;
- Son potentiel de création d'emplois locaux ;
- Sa capacité à alimenter la base de données régionales sur le fret et la logistique et/ou l'observatoire régional de la logistique développé par l'État et la Région : système de collecte de données, installation de capteurs... ;
- La qualité du pilotage du projet : concertation, échanges et collaborations avec les différents acteurs impactés par l'équipement : riverains, utilisateurs du site, gestionnaires, aménageur...), pour aider à concevoir le projet comme un service urbain de proximité répondant aux besoins des habitants, des commerces, des entreprises impactées par le projet ;
- L'analyse des conditions de fonctionnement du site en exploitation (gestion des flux générés, bruits...).

5. Modalités de financement

5.1. Dépenses éligibles

- Pour les études : les dépenses d'études, ingénierie, AMO... directement liées au projet financé ;
- Pour les travaux : les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement directement imputables à la réalisation du projet : coûts d'acquisition foncière, aménagement et équipements de locaux, travaux d'aménagement, infrastructures réseaux, équipements industriels, frais d'AMO ou de MOE...

Les investissements faisant l'objet d'une dépense éligible doivent être exploités sur le territoire francilien.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la région Île-de-France.

5.2. Taux de subvention

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

5.3. Plafonnement

Les dépenses d'investissement subventionnables sont plafonnées, selon la nature du projet :

1. En étude et/ou accompagnement AMO : à 200 000 €, soit un plafond de 100 000 € de subvention ;
2. En travaux : à 1 M €, soit un plafond de 500 000 € de subvention.

Les coûts d'acquisition foncière peuvent être pris en charge dans la limite de 150 000 € HT de l'assiette subventionnable.

Les frais d'AMO ou de MOE peuvent être pris en charge, dans la limite de 15% du montant HT de l'assiette subventionnable des travaux.

Les subventions sont allouées dans le respect de la réglementation européenne sur les aides d'Etat. Les délibérations d'attribution des aides précisent, pour chaque projet, le ou les règlements et le ou les régimes-cadres exemptés sur la base duquel ou desquels l'aide est allouée.

6. Conventions

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

Annexe 5 - Convention type en investissement



Paramétrage de la CONVENTION-TYPE dans IRIS
Modèle subventions spécifiques INVESTISSEMENT
(màj 01/2022)

Informations demandeur (service instructeur en charge du dispositif)	
Pôle	Logement, Aménagement, Transports
Direction	des Transports
Service	Fret et entreprises de transport
Nom du contact	
Date de la demande	
Informations dispositif IRIS	
Code du dispositif	N° A venir
Libellé du dispositif	A venir

LEGENDE

TRONC COMMUN EN DURE (non modifiable) = textes écrits en noir sur fond blanc

TRONC COMMUN CONDITIONNE (non modifiable) = textes écrits en gris sur fond blanc

NB : insertion conditionnée au renseignement de certains écrans et infos (mesure 100 000 stages, charte VRL, Aides d'Etat, versement d'avances, ...)

NB : peut entraîner une renumérotation des articles

XXXX = champs d'insertion automatique alimentés par les infos du dossier, du tiers et du dispositif associés

champs de paramétrages spécifiques au dispositif

= l'ajout de ces champs spécifiques est à définir par le service instructeur en charge du dispositif

ATTENTION !

Concernant le paramétrage de la convention-type dans le modèle présenté ci-dessous,
seuls les **champs signalés en vert** sont « personnalisables » sur le dispositif

Les parties restantes (en dure OU affichage conditionné) constituent le « **SOCLE** » de la convention-type

Elles ne sont pas modifiables et doivent être prises comme telles

(Faute de quoi l'édition de la convention du dispositif ne pourra être paramétrée en automatique dans IRIS)

CONVENTION N° **CODE DU DOSSIER** ou (à vide)

Insertion code du dossier | OUI | NON (par défaut)

Entre

La Région Île-de-France dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par sa présidente, Madame Valérie PECRESSE, En vertu de la délibération N° **CPXXXX-XXX** du **DATE DE VOTE**, ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

et

Le bénéficiaire dénommé : **LIBELLE DU TIERS** (signataire de la convention) dont le statut juridique est : **FORME JURIDIQUE DU TIERS**
N° SIRET : **XXXXXXXXXX XXXXX**
Code APE : **XX.XXX** (SI renseigné sur le tiers)
dont le siège social est situé au : **ADRESSE ADMINISTRATIVE**
ayant pour représentant **CIVILITE PRENOM NOM, FONCTION** (représentant signataire convention)
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 « **LIBELLE DU DISPOSITIF** » adopté par délibération de l'Assemblée délibérante n° **CRXXXX-XX** du **DATE DELIB CADRE**.

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 2021-055 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée, et des conditions suivantes.

VU l'annexe technique et financière relative au projet subventionné par la Région (référence dossier mentionnée à l'article 1), adoptée par la délibération mentionnée supra ;

SI régime « Aide d'Etat » renseigné

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du régime d'aides : **REGIME D'AIDE**
Relatif à : **SIGLE**

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par délibération N° **CPXXXX-XXX** du **DATE DE VOTE**, la Région Île-de-France a décidé de soutenir **ARTICLE ET LIBELLE DU TIERS** pour la réalisation de l'opération suivante dont le descriptif complet figure dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention : **OBJET DU DOSSIER** (sinon) **LIBELLE** (référence dossier n° **CODE DU DOSSIER**).

Voir règle d'affichage en fin de document selon le type de calcul *

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

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

ARTICLE 2 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

ARTICLE 2.1 : OBLIGATIONS RELATIVES AU PROJET SUBVENTIONNE

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

Obligatoire
Si bien
subventionné

Le bénéficiaire s'engage à maintenir pendant une durée de DUREE AFFECTATION

préciser la durée en nombre de mois OU années

xx mois/années

l'affectation des biens subventionnés à l'usage exclusif de l'activité ACTIVITE AFFECTATION.

préciser l'activité d'affectation des biens (texte)

XXXX

L'annexe à la présente convention dite « annexe technique et financière », complète les obligations du bénéficiaire ainsi que, le cas échéant, les modalités de réalisation du projet.

Le bénéficiaire s'engage à réaliser le projet conformément aux éléments présentés à la Région et ayant donné lieu à l'attribution d'une subvention, à la rédaction de la « fiche projet », ainsi qu'à l'annexe technique et financière, pièce contractuelle à cette convention.

Le bénéficiaire s'engage à :

- réaliser l'opération dans le respect des règles de l'art et conformément à toutes les lois et tous les règlements en vigueur,
- informer la Région dans les meilleurs délais des éventuelles modifications apportées au projet dont notamment, le nombre et la nature des actions programmées.

Si la subvention concerne la construction ou la modernisation d'équipements ou d'infrastructures, le bénéficiaire s'engage à les maintenir à l'usage exclusif de l'activité logistique pendant la durée indiquée dans l'annexe technique et financière.

ARTICLE 2.2 : OBLIGATIONS EN MATIERE D'ETHIQUE

Le Bénéficiaire s'engage à respecter tout droit applicable ayant pour objet la prévention et la répression des atteintes à la probité : corruption, trafic d'influence, prise illégale d'intérêts, concussion, favoritisme et détournement de fond public et, le cas échéant, mettre en place et maintenir ses propres politiques et procédures relatives à l'éthique et à la lutte contre la corruption et autres atteintes à la probité conformément aux bonnes pratiques en la matière.

La Région est amenée à collecter des données publiques relatives à la probité du demandeur dans le cadre de son dispositif d'évaluation des tiers. En fonction de l'analyse de ces données et/ou de manquement constaté et motivé en matière d'atteinte à la probité, la Région se réserve la possibilité de ne pas attribuer la subvention demandée, de suspendre son versement ou de demander son remboursement.

Toute autre source d'information type voie de presse pourra également être prise en compte par la Région.

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

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

ARTICLE 2.3 ou 2.4 : OBLIGATIONS RELATIVES AU RECRUTEMENT DE STAGIAIRE(S) OU ALTERNANT(S)

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

Le bénéficiaire saisit cette ou ces offre(s) de stage(s) ou de contrat(s) de travail (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) découlant de cette obligation sur la plateforme « mes démarches » selon les modalités qui lui sont communiquées par la Région.

ARTICLE 2.3 ou 2.4 ou 2.5 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET COMPTABLES

Le bénéficiaire s'engage à :

Informez 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.

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

Informez 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.

Si
recrutement
stagiaire(s)
(nb > 0)

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

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

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

Tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné.

En signant la présente convention, le responsable légal de l'entreprise bénéficiaire, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires...) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région soient librement utilisées et diffusées par cette dernière.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondestransports@iledefrance.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

Dans le cadre du programme " Smart Région Initiative " dont l'objectif est de faire de l'Île-de-France la première Smart Région d'Europe, la Région s'est dotée d'une plateforme de données et de services dont la vocation est de constituer un socle de données partagées pour :

- ajuster au mieux les politiques publiques, régionales en particulier, au bénéfice des publics et du territoire francilien,
- permettre aux acteurs du territoire de concevoir et proposer des services adaptés et innovants.

Par ailleurs, l'observatoire régional du fret et de la logistique mis en place par l'Etat et la Région doit recueillir l'ensemble des ressources disponibles en matière de fret et logistique afin de produire, partager et valoriser les connaissances entre les acteurs.

Les jeux de données produits dans le cadre du projet concerné par la présente convention devront dans la mesure du possible alimenter l'une ou l'autre de ces deux plateformes.

A cette fin, le bénéficiaire s'engage à tenir à jour et transmettre à la Région le catalogue des données produites ou traitées dans le cadre de l'exécution du projet.

Le bénéficiaire s'engage à fournir, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités.

ARTICLE 2.4 ou 2.5 ou 2.6 : 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.

La présence du logotype de la Région est obligatoire, en première de couverture ou en page de garde, sur tous les supports de promotion, d'information, de publicité et de communication autour du projet,

Concernant les sites web, la mention et le logotype sont positionnés en page d'accueil et font l'objet d'un lien avec le site institutionnel de la région Île-de-France.

Le bénéficiaire s'engage à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse associés.

Le bénéficiaire porte à la connaissance de la région Île-de-France toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation liées à l'exécution de la présente convention.

Si le projet concerne des travaux ou une expérimentation en conditions réelles : pendant toute la durée du projet, le bénéficiaire appose à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention suivante : « projet réalisé avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de € ». Le bénéficiaire transmet aux services de la Région une photo des panneaux de chantier et /ou des bons à tirer.

Le bénéficiaire s'engage à apposer le logo régional sur chaque réalisation subventionnée par la région Île-de-France si la nature du projet financé s'y prête.

Dans la mesure du possible, le bénéficiaire procèdera à des reportages photographiques que la Région pourra utiliser pour des actions de valorisation et communication.

De même, le bénéficiaire s'engage à coopérer à la bonne réalisation de toutes les actions de communication liées à l'exécution de la présente convention, décidées par l'institution régionale.

Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect des obligations mentionnées ci-dessus. Ces justificatifs pourront prendre les formes suivantes : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers, de la visibilité événementielle, copie d'écran des sites web faisant apparaître le logo de la Région, envoi des newsletters et emailings...

Si taux de subvention supérieur ou égal à 50 %

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 cofinanceurs.

Si tiers forme juridique COMMUNE

La commune bénéficiaire s'engage à autoriser et à faciliter l'implantation de panneaux « d'entrée de ville » mentionnant le soutien financier de la Région à la collectivité. La Région assure la fourniture et l'implantation des panneaux dès le vote de la subvention régionale.

La commune met en œuvre les procédures d'autorisation d'implantation et s'assure de la bonne exécution de cette obligation. Les bénéficiaires doivent justifier du respect de ces obligations. Leur non-respect peut entraîner la suspension du versement ou le reversement des subventions octroyées.

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.

Délais de caducité « 1^{er} versement », « prorogation » et « solde » paramétrés sur le dispositif

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'AVANCES

Le bénéficiaire peut effectuer une demande d'avance à valoir sur les paiements prévus dans les **DELAÏ MAXI AVANCES**, en proportion du taux de la subvention, s'il justifie ne pas disposer de trésorerie. Toutefois les paiements prévus ne peuvent être pris en compte que dans la limite de **TAUX MAXI AVANCES** % du montant de la subvention.

délai maxi en mois (SI < 3 mois)		taux maxi (SI < 30 %)	
(par défaut) 3 mois	x mois	(par défaut) 30 %	xx %

Pour les personnes morales de droit privé, le besoin de trésorerie doit être démontré par la présentation d'un plan de trésorerie daté et signé par le représentant légal. Il est revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Si le bénéficiaire ne peut justifier de l'utilisation de tout ou partie de l'avance (factures acquittées, datées, mentionnant le nom du fournisseur liées à la réalisation du projet subventionné...), il devra procéder au remboursement de la partie non consommée de l'avance.

ARTICLE 3.2.1 ou 3.2.2 : 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 **TAUX MAXI ACOMPTES** % du montant total de la subvention prévisionnelle.

taux maxi des acomptes (SI < 80 %)	80 % (par défaut)	xx %
------------------------------------	-------------------	------

Insert spécifique au dispositif (texte / facultatif)

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

Le cumul des **avances et** acomptes ne peut excéder **TAUX MAXI AVANCES ET ACOMPTES** % du montant prévisionnel de la subvention.

taux maxi des acomptes (et avances SI concerné) (SI < 80%)	80% (par défaut)	xx %
--	------------------	------

ARTICLE 3.2.2 ou 3.2.3 : 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.

Pour les personnes morales de droit public, le versement du solde est subordonné à la production d'un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

Cet état récapitulatif daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire, revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme, doit comporter en outre la signature du comptable public qui certifie la prise en charge des dépenses dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.

Ce document est accompagné d'un compte-rendu d'exécution signé par le représentant légal du bénéficiaire qui détaillera notamment les modalités de mise en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité.

SI « avances prévues » sur le dispositif

SI tiers pmd PRIVE

SI tiers personne morale de droit PUBLIC

SI signature charte VRL

SI recrutement stagiaire(s)

Le versement du solde est également subordonné à la production de justificatif(s) de recrutement conformément au nombre de stagiaire(s) ou alternant(s) mentionné à l'article 2 de la présente convention (convention de stage signée, contrat de travail signé).

SI tiers
personne
morale de
droit
PRIVE

Pour les personnes morales de droit privé, le versement du solde est subordonné à la production des documents suivants :

- 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 est daté et 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,
- un compte rendu financier de l'opération ou de la tranche d'opération subventionnée. Ce document comporte la signature du représentant légal du bénéficiaire. La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté ou si les dispositions légales le prévoient, à défaut elle est remplacée par celle du trésorier de l'organisme subventionné.

SI signature
charte VRL

- un compte-rendu d'exécution signé par le représentant légal du bénéficiaire qui détaillera notamment les modalités de mise en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité.

SI
recrutement
stagiaire(s)

- justificatif(s) de recrutement conformément au nombre de stagiaire(s) ou alternant(s) mentionné à l'article 2 de la présente convention (convention de stage signée, contrat de travail signé).

Le bénéficiaire devra produire une note détaillant :

- la réalisation de l'opération et précisant la conformité de ses caractéristiques finales avec celles visées dans la « fiche projet » annexée à la convention et dans l'annexe technique et financière,
- le bilan qualitatif et quantitatif du projet au regard des objectifs et impacts attendus tels que précisés par la fiche projet et/ou l'annexe technique et financière ;
- le Décompte général définitif de l'opération si le projet donne lieu à la réalisation de travaux.

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond, non actualisable. Tout dépassement du montant visé à l'article 1 est pris en charge par le bénéficiaire.

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

ARTICLE 3.3 : REVISION DU MONTANT SUBVENTIONNE

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

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

SI « avances
prévues »

Les avances perçues par le bénéficiaire et pour lesquelles ce dernier n'a pas produit les pièces justificatives mentionnées au 3.2 (versement du solde) dans le délai de **4 années** indiqué à l'article 3.1 de la présente convention donnent lieu à l'émission d'un titre de recettes par la Région.

ARTICLE 3.4 : ELIGIBILITE DES DEPENSES SUBVENTIONNABLES

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter du **DATE D'ELIGIBILITE (sinon) DATE DE VOTE** 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 **DATE DE VOTE**.

Elle prend fin lors du versement du solde de la subvention régionale et après remise par le bénéficiaire de la note mentionnée dans l'article relatif au versement du solde de la subvention ou à défaut, en cas d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

Pour les subventions d'investissement comportant une obligation d'affectation des biens à un usage

déterminé pendant une certaine période, elle prend fin une fois expirée la période d'affectation des biens subventionnés indiquée à l'article 2.1, ou dans l'annexe technique et financière annexée à la présente convention, ou le cas échéant par application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

Pour les subventions comportant des obligations s'exécutant après le versement du solde de la subvention et d'une durée dépassant celle des règles de caducité applicables : Elle prend fin une fois expirée la période d'exécution des obligations indiquées à l'article 2 ou dans l'annexe technique et financière annexée à la présente convention.

ARTICLE 5 : RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

ARTICLE 6 : RESTITUTION DE LA SUBVENTION

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

SI signature
charte VRL

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

SI tiers
PRIVE
+ SI
recrutement
stagiaire(s)

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas d'absence de production par le bénéficiaire du compte rendu financier de l'action subventionnée **ou en cas de non-respect des obligations relatives au recrutement de stagiaires ou alternants.**

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)

tiers PUBLIC
SI
recrutement
stagiaire(s)

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

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

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

ARTICLE 7 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

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

ARTICLE 8 : PIÈCES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite et l'annexe dénommée « fiche projet » adoptée par délibération N° CPXXXX-XXX du DATE DE VOTE.

Fait à Saint-Ouen-sur-Seine en 2 exemplaires originaux

Le

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

Le

Le bénéficiaire

LIBELLE DU TIERS

CIVILITE PRENOM NOM, FONCTION (représentant signataire convention)

Annexe 6 - Convention type en fonctionnement



Paramétrage de la CONVENTION-TYPE dans IRIS
Modèle subventions spécifiques FONCTIONNEMENT
(màj 07/2021)

Informations demandeur (service instructeur en charge du dispositif)	
Pôle	Logement aménagement transports
Direction	Transports
Service	Fret et entreprises de transport
Nom du contact	
Date de la demande	
Informations dispositif IRIS	
Code du dispositif	N° A venir
Libellé du dispositif	A venir

LEGENDE

TRONC COMMUN EN DURE (non modifiable) = textes écrits en noir sur fond blanc

TRONC COMMUN CONDITIONNE (non modifiable) = textes écrits en gris sur fond blanc

NB : insertion conditionnée au renseignement de certains écrans et infos (mesure 100 000 stages, charte VRL, Aides d'Etat, versement d'avances, ...)

NB : peut entraîner une renumérotation des articles

XXXX = champs d'insertion automatique alimentés par les infos du dossier, du tiers et du dispositif associés

champs de paramétrages spécifiques au dispositif

= l'ajout de ces champs spécifiques est à définir par le service instructeur en charge du dispositif

ATTENTION !

Concernant le paramétrage de la convention-type dans le modèle présenté ci-dessous,
seuls les **champs signalés en orange** sont « personnalisables » sur le dispositif

Les parties restantes (en dure OU affichage conditionné) constituent le « SOCLE » de la convention-type

Elles ne sont pas modifiables et doivent être prises comme telles

(Faute de quoi l'édition de la convention du dispositif ne pourra être paramétrée en automatique dans IRIS)

CONVENTION N° CODE DU DOSSIER ou (à vide)

Insertion code du dossier OUI NON (par défaut)

Entre

La Région Île-de-France dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par sa présidente, Madame Valérie PECRESSE, En vertu de la délibération N° CPXXXX-XXX du DATE DE VOTE, ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

et

Le bénéficiaire dénommé : LIBELLE DU TIERS (signataire de la convention) dont le statut juridique est : FORME JURIDIQUE DU TIERS N° SIRET : XXXXXXXXXXX XXXXX Code APE : XX.XXX (SI renseigné sur le tiers) dont le siège social est situé au : ADRESSE ADMINISTRATIVE ayant pour représentant CIVILITE PRENOM NOM, FONCTION (représentant signataire convention) 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 « LIBELLE DU DISPOSITIF » adopté par délibération de l'Assemblée délibérante n° CRXXXX-XX du DATE DELIB CADRE.

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 2021-055 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée, et des conditions suivantes.

VU l'annexe technique et financière relative au projet subventionné par la Région (référence dossier mentionnée à l'article 1), adoptée par la délibération mentionnée supra ;

Si régime « Aide d'Etat » renseigné

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du régime d'aides : REGIME D'AIDE Relatif à : SIGLE

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Par délibération N° CPXXXX-XXX du DATE DE VOTE, la région Île-de-France a décidé de soutenir ARTICLE ET LIBELLE DU TIERS pour la réalisation de l'opération suivante dont le descriptif complet figure dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention : OBJET DU DOSSIER (sinon) LIBELLE (référence dossier n° CODE DU DOSSIER).

Voir règle d'affichage en fin de document selon le type de calcul *

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

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

ARTICLE 2 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

ARTICLE 2.1 : OBLIGATIONS RELATIVES AU PROJET SUBVENTIONNE

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

L'annexe à la présente convention dite « annexe technique et financière », complète les obligations du bénéficiaire ainsi que, le cas échéant, les modalités de réalisation du projet.

Le bénéficiaire s'engage à :

- réaliser l'opération dans le respect des règles de l'art et conformément à toutes les lois et tous les règlements en vigueur,
- informer la Région dans les meilleurs délais des éventuelles modifications apportées au projet dont notamment, le nombre et la nature des actions programmées.

ARTICLE 2.2 : OBLIGATIONS EN MATIERE D'ETHIQUE

Le Bénéficiaire s'engage à respecter tout droit applicable ayant pour objet la prévention et la répression des atteintes à la probité : corruption, trafic d'influence, prise illégale d'intérêts, concussion, favoritisme et détournement de fond public et, le cas échéant, mettre en place et maintenir ses propres politiques et procédures relatives à l'éthique et à la lutte contre la corruption et autres atteintes à la probité conformément aux bonnes pratiques en la matière.

La Région est amenée à collecter des données publiques relatives à la probité du demandeur dans le cadre de son dispositif d'évaluation des tiers. En fonction de l'analyse de ces données et/ou de manquement constaté et motivé en matière d'atteinte à la probité, la Région se réserve la possibilité de ne pas attribuer la subvention demandée, de suspendre son versement ou de demander son remboursement.

Toute autre source d'information type voie de presse pourra également être prise en compte par la Région.

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

SI signature
charte VRL

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

ARTICLE 2.3 ou 2.4 : OBLIGATIONS RELATIVES AU RECRUTEMENT DE STAGIAIRE(S) OU ALTERNANT(S)

SI
engagement
recrutement
stagiaire(s)
(nb > 0)

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

Le bénéficiaire saisit cette ou ces offre(s) de stage(s) ou de contrat(s) de travail (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) découlant de cette obligation sur la plateforme « mes démarches » selon les modalités qui lui sont communiquées par la Région.

ARTICLE 2.3 ou 2.4 ou 2.5 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET COMPTABLES

Le bénéficiaire s'engage à :

Informez 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.

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

Informez 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.

SI
recrutement
stagiaire(s)
(nb > 0)

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

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

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

Tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné.

En signant la présente convention, le responsable légal de l'entreprise bénéficiaire, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires...) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région soient librement utilisées et diffusées par cette dernière.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondestransports@iledefrance.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

Dans le cadre du programme " Smart Région Initiative " dont l'objectif est de faire de l'Île-de-France la première Smart Région d'Europe, la Région s'est dotée d'une plateforme de données et de services dont la vocation est de constituer un socle de données partagées pour :

- ajuster au mieux les politiques publiques, régionales en particulier, au bénéfice des publics et du territoire francilien,
- permettre aux acteurs du territoire de concevoir et proposer des services adaptés et innovants.

Par ailleurs, l'observatoire régional du fret et de la logistique mis en place par l'Etat et la Région doit recueillir l'ensemble des ressources disponibles en matière de fret et logistique afin de produire, partager et valoriser les connaissances entre les acteurs.

Les jeux de données produits dans le cadre du projet concerné par la présente convention devront dans la mesure du possible alimenter l'une ou l'autre de ces deux plateformes.

A cette fin, le bénéficiaire s'engage à tenir à jour et transmettre à la Région le catalogue des données produites ou traitées dans le cadre de l'exécution du projet.

Le bénéficiaire s'engage à fournir, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités.

ARTICLE 2.4 ou 2.5 ou 2.6 : 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.

La présence du logotype de la Région est obligatoire, en première de couverture ou en page de garde, sur tous les supports de promotion, d'information, de publicité et de communication autour du projet,

Concernant les sites web, la mention et le logotype sont positionnés en page d'accueil et font l'objet d'un lien avec le site institutionnel de la région Île-de-France.

Le bénéficiaire s'engage à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse associés.

Le bénéficiaire porte à la connaissance de la région Île-de-France toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation liées à l'exécution de la présente convention.

Si le projet concerne des travaux ou une expérimentation en conditions réelles : pendant toute la durée du projet, le bénéficiaire appose à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention suivante : « projet réalisé avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de € ». Le bénéficiaire transmet aux services de la Région une photo des panneaux de chantier et /ou des bons à tirer.

Le bénéficiaire s'engage à apposer le logo régional sur chaque réalisation subventionnée par la région Île-de-France si la nature du projet financé s'y prête.

Dans la mesure du possible, le bénéficiaire procèdera à des reportages photographiques que la Région pourra utiliser pour des actions de valorisation et communication.

De même, le bénéficiaire s'engage à coopérer à la bonne réalisation de toutes les actions de communication liées à l'exécution de la présente convention, décidées par l'institution régionale.

Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect des obligations mentionnées ci-dessus. Ces justificatifs pourront prendre les formes suivantes : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers, de la visibilité événementielle, copie d'écran des sites web faisant apparaître le logo de la Région, envoi des newsletters et emailings...

Si taux de subvention supérieur ou égal à 50 %

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-financiers.

Si tiers forme juridique COMMUNE

La commune bénéficiaire s'engage à autoriser et à faciliter l'implantation de panneaux « d'entrée de ville » mentionnant le soutien financier de la Région à la collectivité. La Région assure la fourniture et l'implantation des panneaux dès le vote de la subvention régionale.

La commune met en œuvre les procédures d'autorisation d'implantation et s'assure de la bonne exécution de cette obligation. Les bénéficiaires doivent justifier du respect de ces obligations. Leur non-respect peut entraîner la suspension du versement ou le reversement des subventions octroyées.

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

Délais de caducité « 1^{er} versement », « prorogation » et « solde » paramétrés sur le dispositif

Si à l'expiration d'un délai de **1 an** 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 **3 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'action 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'AVANCES

Si « avances prévues » sur le dispositif

Le bénéficiaire peut effectuer une demande d'avance à valoir sur les paiements prévus en proportion du taux de la subvention, s'il justifie ne pas disposer de trésorerie.

Pour les personnes morales de droit privé, le besoin de trésorerie doit être démontré par la présentation d'un plan de trésorerie daté et signé par le représentant légal. Il est revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Si le bénéficiaire ne peut justifier de l'utilisation de tout ou partie de l'avance (factures acquittées, datées, mentionnant le nom du fournisseur liées à la réalisation du projet subventionné...), il devra procéder au remboursement de la partie non consommée de l'avance.

ARTICLE 3.2.1 ou 3.2.2 : 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 **TAUX MAXI ACOMPTES** % du montant total de la subvention prévisionnelle.

taux maxi des acomptes (SI < 80 %)	80 % (par défaut)	xx %
------------------------------------	-------------------	------

En cas de versement unique de la

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'action, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Le cumul des **avances et acomptes** ne peut excéder **TAUX MAXI AVANCES ET ACOMPTES** % du montant prévisionnel de la subvention.

taux maxi des acomptes (et avances SI concerné) (SI < 80%)	80% (par défaut)	xx %
--	------------------	------

ARTICLE 3.2.2 ou 3.2.3 : 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'action subventionnée.

Pour les personnes morales de droit public, le versement du solde est subordonné à la production d'un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'action, 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.

Ce document est accompagné d'un compte-rendu d'exécution signé par le représentant légal du bénéficiaire qui détaillera notamment les modalités de mise en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité.

Le versement du solde est également subordonné à la production de justificatif(s) de recrutement conformément au nombre de stagiaire(s) ou alternant(s) mentionné à l'article 2 de la présente convention (convention de stage signée, contrat de travail signé).

Pour les personnes morales de droit privé, le versement du solde est subordonné à la production des documents suivants :

- un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'action, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté et 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,
- un compte rendu financier de l'action spécifique subventionnée. Ce document comporte la signature du représentant légal du bénéficiaire. La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté ou si les dispositions légales le prévoient, à défaut elle est remplacée par celle du trésorier de l'organisme subventionné.

- un compte-rendu d'exécution signé par le représentant légal du bénéficiaire qui détaillera notamment les modalités de mise en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité.

- justificatif(s) de recrutement conformément au nombre de stagiaire(s) ou alternant(s) mentionné à l'article 2 de la présente convention (convention de stage signée, contrat de travail signé).

Le bénéficiaire devra produire une note détaillant :

- la réalisation de l'opération et précisant la conformité de ses caractéristiques finales avec celles visées dans la « fiche projet » annexée à la convention et dans l'annexe technique et financière, annexée à la délibération mentionnée supra et ci-jointe
- le bilan qualitatif et quantitatif du projet au regard des objectifs et impacts attendus tels que précisés par la fiche projet et/ou l'annexe technique et financière.

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond, non actualisable. Tout dépassement du montant visé à l'article 1 est pris en charge par le bénéficiaire.

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

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention régionale attribuée **est (OU) 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.

OPTION RETENUE pour la rédaction de cet article 3.3

est

peut-être

SI « avances prévues »

Les avances perçues par le bénéficiaire et pour lesquelles ce dernier n'a pas produit les pièces justificatives mentionnées au 3.2 (versement du solde) dans le délai de **3 années** indiqué à l'article 3.1 de la présente convention donnent lieu à l'émission d'un titre de recettes par la Région.

ARTICLE 3.4 : ELIGIBILITE DES DEPENSES SUBVENTIONNABLES

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter du **DATE D'ELIGIBILITE (sinon) DATE DE VOTE** 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 **DATE DE VOTE**.

Elle prend fin lors du versement du solde de la subvention régionale et après remise par le bénéficiaire de la note mentionnée dans l'article relatif au versement du solde de la subvention ou à défaut, en cas d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

ARTICLE 5 : RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

ARTICLE 6 : RESTITUTION DE LA SUBVENTION

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

SI signature
charte VRL

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

SI tiers
PRIVE
+ SI
recrutement
stagiaire(s)

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas d'absence de production par le bénéficiaire du compte rendu financier de l'action subventionnée **ou en cas de non-respect des obligations relatives au recrutement de stagiaires ou alternants.**

tiers PUBLIC
SI
recrutement
stagiaire(s)

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

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° **CPXXXX-XXX** du **DATE DE VOTE**.

Fait à Saint-Ouen-sur-Seine en 2 exemplaires originaux

Le

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

Le

Le bénéficiaire
LIBELLE DU TIERS
CIVILITE PRENOM NOM, FONCTION (représentant signataire convention)