

# Fonds mobilités actives

## Aménagements cyclables

### Second Appel à Projets 2020

Date de dépôt des dossiers : du 10/07/2020 au 30/10/2020

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables2020>

10 juillet 2020

Une page de questions fréquentes est disponible et mise à jour sur <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche>

Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès du service transport de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement de votre Région ou envoyée à l'adresse suivante : [aapmobactives@developpement-durable.gouv.fr](mailto:aapmobactives@developpement-durable.gouv.fr)

## TABLE DES MATIERES

A.	CONTEXTE ET ENJEUX .....	3
B.	OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C.	CARACTERISTIQUES DES PROJETS.....	4
C.1.	Inscrits dans le cadre d'une politique cyclable du territoire.....	4
C.2.	Un diagnostic territorial.....	4
C.3.	Des impacts sur la fréquentation.....	4
C.4.	Objectif précis du projet .....	5
C.5.	Calendrier de mise en service .....	5
D.	MODALITES DE L'APPEL À PROJETS.....	5
D.1.	Porteurs éligibles.....	5
D.2.	Nature de la subvention, taux d'aide et assiette éligible .....	6
D.3.	Composition et soumission du dossier de candidature.....	7
E.	ANALYSE DES DOSSIERS .....	8
E.1.	Critères de recevabilité et d'éligibilité .....	8
E.2.	Critères d'évaluation.....	9
E.3.	Choix des lauréats.....	10
F.	MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS .....	10
G.	CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS .....	11
	ANNEXES.....	12

## A. CONTEXTE ET ENJEUX

Bien qu'environ les deux-tiers des déplacements en France soient inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en véhicule automobile, alors que la marche et le vélo, pour les plus courts, sont souvent plus pertinents et efficaces à bien des égards. Ils s'accompagnent en outre de bénéfices individuels et collectifs en termes de qualité de l'air, de santé, d'attractivité des territoires, de transition écologique et énergétique, d'accès à la mobilité pour tous, de qualité de vie et enfin d'emploi.

Pouvoir choisir de les effectuer à vélo suppose de mettre en place une véritable culture vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire. Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est en effet considérer le vélo comme une véritable solution de mobilité dans un contexte où la France accuse un retard important par rapport à ses voisins en matière de part modale du vélo avec à peine 3 % alors qu'il représente, par exemple, 10 % des déplacements en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

De nombreux itinéraires cyclables sont aujourd'hui peu utilisés ou peu utilisables dans des conditions de sécurité suffisante du fait de discontinuités qui génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. Aujourd'hui, les cyclistes et les piétons sont confrontés à de nombreuses coupures ou discontinuités cyclables qui peuvent prendre différentes formes : linéaire infranchissable (voie ferrée, canal, rivière) voire faisceau de coupures linéaires (voie rapide le long d'une voie ferrée), barrière de trafic dangereuse à franchir (entrée de ville, radiale, intersection, déviation...), voirie impraticable (voies rapides sans aménagements, sans trottoirs, aménagements occupés par du stationnement illicite, pont saturé de trafic...), surfacique (stade, cimetière, hôpital, campus universitaire, parc urbain, centre commercial, caserne...) ou encore ceinture de coupures enclavant un quartier avec peu de points d'accès.

Par ailleurs, les itinéraires insuffisamment protégés de la circulation automobile ne procurent pas toujours le sentiment de sécurité suffisant pour permettre à de nouveaux cyclistes de franchir le pas pour se remettre en selle.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) et le Plan vélo et mobilités actives se proposent de faire de la France un pays dans lequel les mobilités actives sont des modes de transport à part entière, en triplant notamment la part modale du vélo pour atteindre 9% d'ici à 2024.

À cette fin, plusieurs leviers, notamment financiers, ont été actionnés :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL)<sup>1</sup> avec 500 millions d'euros sur 5 ans dans le cadre du Grand plan d'investissements à la disposition des collectivités pour "développer des services de transport de proximité durables", notamment les aménagements cyclables ;
- Le Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ sur 7 ans visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> A noter une augmentation de la DSIL de 1Md € annoncé par le gouvernement, voir le dossier de presse page 8 <https://www.gouvernement.fr/partage/11598-dossier-de-presse-relatif-aux-mesures-d-urgence-en-faveur-des-collectivites-territoriales-presentees>

<sup>2</sup> Le premier appel à projet « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables 2019 » a permis de financer 153 projets pour un montant total de 43 M€. L'appel à projet « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables 2020 » est en cours d'instruction.

De nombreuses collectivités ont pris l'initiative d'installer des pistes cyclables de transition permettant d'encourager la pratique du vélo. Afin de profiter de cet élan, et en tenant compte du nouveau calendrier des élections municipales, ce nouvel appel à projets du fonds mobilités actives est lancé afin de soutenir la pérennisation des pistes cyclables de transition et de permettre aux collectivités de soumettre leurs projets de résorption de discontinuité d'itinéraires qu'elles n'ont pu déposer avant le 31 mai dernier du fait de la crise sanitaire.

## B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de ce nouvel appel à projets, piloté par le ministère chargé des transports, est de **soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire pour débloquer des aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur**. Ils devront, en articulation avec les autres modes de transports (train, bus, cars...) permettre de relier des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux. L'appel à projets a également pour objectif d'inciter à la pérennisation des pistes cyclables de transition lorsque leur bilan le justifie.

## C. CARACTERISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type discontinuité ;
- Les projets type itinéraire sécurisé, notamment pour pérenniser une piste cyclable de transition.

### ***C.1. Inscrits dans le cadre d'une politique cyclable du territoire***

Les projets présentés devront **s'inscrire dans une politique cyclable** définie et cohérente à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Dans le cas d'un projet de pérennisation d'un itinéraire cyclable de transition, il pourra initier la mise en œuvre et la réflexion d'une politique cyclable sur le territoire.

### ***C.2. Un diagnostic territorial***

**Pour chaque projet, un diagnostic devra être posé.** Ce diagnostic devra établir un état des lieux succinct du territoire autour de l'ouvrage ou de l'aménagement projeté avec une identification des zones alentour et de leurs caractéristiques (habitat, activités, bureaux, logistique, services, quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville...), du nombre de personnes concernées par l'ouvrage ou les aménagements à réaliser (nombre d'emplois ou d'habitants, nombre et type de commerces, types de services publics ou privés...), et de la desserte existante : transports en commun, existence ou non de trottoirs, d'accotements aménagés, qualité de ces aménagements. Ce diagnostic devra être illustré.

### ***C.3. Des impacts sur la fréquentation***

L'impact du projet devra **être apprécié en termes de fréquentation attendue sur les déplacements du quotidien** : type de publics destinataires (employés, étudiants, scolaires, familles, habitants d'un quartier prioritaire au sens de la politique de la ville...), fréquence probable d'utilisation, potentiel de désenclavement pour des populations précarisées.

**Pour les projets dont le coût est supérieur à 500 000 € courant HT, les porteurs devront prévoir la mise en place d'un compteur vélo automatique** au niveau du projet ou à proximité, sauf si un compteur à proximité est déjà existant. Ils devront également inscrire le compteur dans la « plateforme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires<sup>3</sup>. Les coûts de mise en place du compteur pourront être inclus dans l'assiette éligible du projet.

**Concernant la pérennisation des pistes cyclables de transition, le porteur de projet devra fournir une évaluation de son attractivité.** Cette évaluation devra être qualitative a minima (questionnaire usagers, avis des associations locales...), ou idéalement quantitative si la piste a fait l'objet de comptages.

#### ***C.4. Objectif précis du projet***

Soit le projet est un projet **type discontinuité**, et dans ce cas il devra s'agir :

- D'un franchissement de carrefour complexe, un point noir de sécurité routière (trafic dense, intersection dangereuse), un ouvrage (pont, passerelle, tunnel) de franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle. L'ouvrage doit s'inscrire dans un itinéraire existant ; ou,
- D'une discontinuité linéaire entre deux aménagements cyclables existants ou entre un pôle et un aménagement cyclable existant. La discontinuité linéaire peut s'étendre sur 2 km (en milieu urbain) à 3 km (en milieu rural).

Soit le projet est un projet **type itinéraire sécurisé**, et dans ce cas il devra s'agir d'un aménagement cyclable sécurisé de type piste cyclable ou voie verte. Il pourra notamment pérenniser une piste cyclable de transition. L'itinéraire devra être compris entre 2 km et 10 km en milieu urbain et 3 km et 10 km en milieu rural.

#### ***C.5. Calendrier de mise en service***

Le projet présenté devra avoir fait l'objet a minima d'études préliminaires. Les travaux ne pourront avoir été notifiés avant l'annonce des lauréats. Enfin, le projet devra être mis en service dans un délai maximal de 48 mois après le dépôt du dossier.

## **D. MODALITES DE L'APPEL À PROJETS**

### ***D.1. Porteurs éligibles***

Le présent appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics : collectivités (y compris Départements) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, quelle que soit leur taille, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et une politique cyclable préalablement définie et déjà en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

Le présent appel à projets est également ouvert à des groupements de collectivités sans personnalité juridique propre, soit quand la collectivité sur le territoire de laquelle se trouvent les ouvrages ou aménagements projetés est trop modeste pour assurer seule la maîtrise d'ouvrage du projet, soit quand le projet est porté par un ensemble de collectivités, par exemple dans le cadre de la réalisation

---

<sup>3</sup> <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

d'un itinéraire cyclable ou mixte piétons-vélos sous l'égide d'un Département ou d'une grande collectivité.

Chaque projet doit être présenté par un porteur de projet unique qui, s'il implique la participation de plusieurs maîtres d'ouvrage, sera habilité à en assurer la représentation.

## **D.2. Nature de la subvention, taux d'aide et assiette éligible**

Le financement national retenu sera assuré par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'AFITF sont donc applicables dans le cadre de cet appel à projets. Selon le montant engagé, chaque projet fera soit l'objet d'une convention de financement approuvée par le Conseil d'administration de l'AFITF, soit l'objet d'une contractualisation avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région concernée.

Les sommes seront versées sous forme de subvention à des activités d'intérêt économique général et régies par :

- Le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;
- L'arrêté du 21 août 2018 pris en application de l'article 3 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ; et
- L'arrêté du 2 août 2019 pris en application de l'article 6 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, déterminant les pièces et informations complémentaires aux demandes de subventions relevant du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Le budget alloué à cet appel à projets s'inscrit dans le budget global de 350M€ du Fonds mobilités actives. Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe, pouvant être porté à 40 % maximum pour les projets situés en secteur moins dense, définis comme n'étant pas dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants (cf. Annexe 6). Pour les territoires d'outre-mer, le taux pourra être porté jusqu'à 60 % maximum. Il est rappelé que conformément à l'article L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la part financée par le maître d'ouvrage ne peut être inférieure à 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques.

Pour les collectivités engagées dans le Savoir rouler à vélo (SRAV)<sup>4</sup>, 10% maximum de bonus de taux de subvention pourront être accordés si l'itinéraire améliore l'accessibilité à vélo d'un collège ou lycée. Il faut que l'itinéraire se situe à moins de 2km de l'établissement scolaire et que la commune s'engage sur le SRAV. Le porteur devra démontrer clairement qu'il peut prétendre à ce bonus.

En résumé :

<b>Taux d'aide maximum</b>	<b>Projet dans une UU<sup>5</sup> ≥ 100k habitants</b>	<b>Projet dans une dans une UU<sup>3</sup> &lt; 100k habitants</b>	<b>Projet en Outre-Mer</b>
<b>Règle générale</b>	20% max	40% max	60% max
<b>Si engagement SRAV</b>	+10%	+10%	+10%
<b>Taux maximum</b>	30% max	50% max	70% max

<sup>4</sup> <http://savoirroutelavelo.fr/>

<sup>5</sup> UU = unité urbaine

Le montant total maximal de l'aide par porteur de projet est fixé à **5 millions d'euros**. L'aide demandée et accordée ne pourra être inférieure à 100 000 € par projet.

L'assiette éligible est exprimée en euros courant hors taxe et constituée des seuls coûts afférents au projet d'aménagement cyclable :

- S'il s'agit d'un ouvrage d'art neuf dédié aux modes doux, l'assiette éligible correspond à la totalité des coûts ;
- S'il s'agit d'un ouvrage d'art neuf qui n'est pas uniquement dédié aux modes doux, l'assiette éligible correspond au prorata des coûts afférents à la surface dédiée aux modes doux ;
- S'il s'agit de travaux sur chaussée routière ou d'une restauration d'ouvrage d'art permettant le passage des modes doux, l'assiette éligible correspond à la part jugée indispensable à la réalisation des aménagements cyclables et piétons prévus par le projet ;
- Les frais d'études et de maîtrise d'ouvrage, externes et liés directement au projet sont éligibles (études d'avant-projet, étude d'impact, acquisitions foncières, ...) **si l'acte juridique passé pour son exécution est postérieur à la date de dépôt du dossier<sup>6</sup>.**

### ***D.3. Composition et soumission du dossier de candidature***

Le projet sera porté par une personne coordonnant le projet appelé « porteur du projet », représentant le territoire et qui devra présenter, coordonner et animer la réalisation du projet.

Les dossiers de candidature devront être déposés sur la plateforme de dépôt entre le 10 juillet et le 30 octobre 2020 (inclus) :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables2020>

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. Du formulaire, à remplir en ligne (voir modalités de dépôt des dossiers en Annexe 1) ;
2. D'un dossier de présentation du projet au format *pdf* et selon la décomposition présentée en Annexe 2 : les éléments fournis doivent permettre au comité d'évaluation de vérifier son éligibilité (chap E.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés au chap. E.2 ;
3. D'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en Annexe 4 à signer puis à joindre au format *pdf* ;
4. D'une fiche descriptive des coûts (voir Annexe 5 - fichier *excel* à remplir puis joindre au dossier au format *excel*) ;
5. Du relevé d'identité bancaire du porteur de projet ;
6. Si des partenaires sont associés au projet, le porteur de projet devra apporter la preuve qu'il représente valablement les autres partenaires dans cette démarche.

A la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés au dossier jusqu'au 30 novembre 2020.

---

<sup>6</sup> Voir article 5 du Décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

## E. ANALYSE DES DOSSIERS

### E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité

L'instruction s'assure de la recevabilité et de l'éligibilité des dossiers.

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai ;
- Les dossiers incomplets ou ne respectant pas les formats de soumission ou insuffisamment lisibles ;
- Les dossiers présentant des incohérences entre les éléments fournis ;
- Les dossiers non déposés via la plateforme « démarche simplifiées »<sup>7</sup>.

Ne sont pas éligibles :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B, C et D) ;
- Les projets dont le premier marché de travaux a été notifié avant l'annonce des lauréats ;
- Les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D) ;
- Les projets dont la demande de subvention est supérieure à 5 millions d'euros ;
- Les projets dont la demande de subvention est inférieure à 100 000 euros ;
- Les projets ne respectant pas les critères définis au chapitre C.4. Un projet ne respectant pas strictement cette définition restera éligible si et seulement si ce choix est argumenté par le porteur (projet particulièrement structurant, en lien avec une action cœur de ville ou un quartier prioritaire de la ville, reste de l'itinéraire en cours de réalisation et non existant, ...) ;
- Les projets dont la mise en service projetée est postérieure de plus de 48 mois à la date de dépôt du dossier. Une prolongation pourra cependant, en cas de nécessité avérée, être autorisée par avenant à la convention de financement.

La lisibilité des pièces du dossier est essentielle. La candidature devra comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre d'évaluer les aspects techniques et financiers et les répercussions attendues ainsi que la qualité des aménagements projetés.

Il est rappelé que la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) agit de manière complémentaire à cet appel à projet « continuités cyclables ». Elle peut notamment financer des aménagements non éligibles à l'appel à projets, co-financer des aménagements éligibles particulièrement structurants, ou encore des investissements en faveur du "savoir rouler à vélo" (piste d'entraînement, vélo et équipements pour les enfants, ...).

---

<sup>7</sup> Sauf difficulté technique dument justifiée au préalable par mail à [aapmobactives@developpement-durable.gouv.fr](mailto:aapmobactives@developpement-durable.gouv.fr)

## **E.2. Critères d'évaluation**

Les dossiers de candidature devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation. La lisibilité et la clarté d'exposition du dossier faciliteront son analyse et sa compréhension. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées.

Les critères d'évaluation sont les suivants :

### **1. Financement et gouvernance :**

- L'effet incitatif de l'aide de l'État : aménagements rendus possibles ou réalisés en liaison et du fait du projet. L'adaptation et la justification du montant et pourcentage de l'aide demandée ;
- Le montant de la subvention demandée, l'établissement de l'assiette éligible, le taux de subvention demandé et le respect du taux (tel que spécifié en partie D) ;
- La gouvernance de la conception du projet : origine du projet, implication locale des élus et représentants des usagers, et processus de mobilisation du territoire et de décision (par exemple, les comptes rendus d'échanges approfondis seront joints au dossier ou les comptes-rendus des consultations ou réunions publiques) ;
- Organisation du suivi de l'opération et moyens dédiés : ressources humaines et moyens mobilisés pour le projet et les phases suivantes, moyens et ressources mobilisés pour la maintenance des aménagements... ;
- Cohérence du calendrier de réalisation prévisionnel (études, autorisations, travaux), l'état de maturité du projet au regard de l'état des procédures (commande publique, concertation, acquisitions foncières, contraintes environnementales, ...).

### **2. Insertion du projet dans la politique de déplacements :**

- L'insertion du projet dans la politique cyclable locale et son insertion dans le(s) schéma(s) cyclable(s) du territoire, ses interactions avec les itinéraires existants ;
- L'enjeu local : cohérence avec les spécificités et ambitions locales répondant aux enjeux et besoins du territoire, pertinence de l'échelle territoriale, cohérence avec les infrastructures existantes ;
- L'impact attendu sur les déplacements actifs : description du type de populations touchées, du type de liaisons permises par l'infrastructure projetée, du type de trajets concernés, réduction des distances à pied et à vélo entre l'infrastructure projetée et les principaux pôles générateurs de déplacements. Dans le cas de la pérennisation cyclable de transition, une évaluation qualitative et/ou quantitative de l'attractivité de l'itinéraire est attendue. Une priorité sera donnée aux projets visant au désenclavement de populations situées dans des quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville et en général aux publics jeunes ou fragiles, et à celles impliquées dans le programme "Action cœur de ville" ;
- Le cas échéant, les justifications à la prise en compte d'un projet d'une longueur légèrement supérieure ou inférieure aux distances exigées (partie C.4).

### **3. Qualité technique :**

- La conformité de l'aménagement à la réglementation (statut de la voie, signalisation, etc.) et la cohérence entre le statut réglementaire et les usages attendus ;
- La qualité des réalisations projetées et le respect des recommandations du Cerema (voir en annexe 3), notamment : type de revêtement, dimensionnement selon le type

- d'aménagement, traitement des intersections (piétons/cycle et cycles/véhicules motorisés), liaison avec les infrastructures existantes, ... ;
- Dans le cas d'un projet de type itinéraire sécurisé, le projet devra correspondre aux aménagements de type pistes cyclables ou voies vertes et respecter les recommandations du Cerema (voir en annexe 3) et le traitement en sécurité des points de raccord avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire ;
  - L'éco-conception du projet : choix de matériaux et des équipements d'accompagnement, impact environnemental, liens le cas échéant avec les trames verte ou bleue, etc.
4. Modalités de suivi du projet :
- Suivi de fréquentation de l'itinéraire dans lequel est inclus le projet : mise en place ou non de comptages, pose de compteurs intégrés à la plateforme nationale des fréquentations hébergée par Vélo & Territoires<sup>8</sup> ;
  - Modalités d'évaluation de la qualité du projet (acteurs, outils, ...) ;
  - Modalités d'entretien et de maintenance des aménagements projetés ;
  - Modalité de valorisation de l'aménagement réalisé, notamment son inscription à l'outil cartographique<sup>9</sup> de la FUB.

### **E.3. Choix des lauréats**

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection** composé de représentants du Ministère de la transition écologique et solidaire, du Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, de l'Ademe et du Cerema. Ce comité d'évaluation sera soumis à des exigences de confidentialité.

La sélection des lauréats et du niveau de financement retenu sera fondée sur la proposition du comité d'évaluation. La notification de subvention ou la décision de rejet, prise par la ministre de la Transition écologique et solidaire et le secrétaire d'État chargé des Transports, sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

## **F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS**

Si les études peuvent avoir débuté avant le dépôt du dossier de soumission, l'annonce des lauréats doit précéder la notification des travaux. Ainsi, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant l'annonce de lauréats ne sera pas examiné par le comité d'évaluation. L'annonce des lauréats devrait avoir lieu en février 2021.

La convention de financement avec l'AFITF ou la DREAL déterminera les modalités de versement de la subvention. Après achèvement de l'intégralité des travaux et la mise en service du projet, le solde ne pourra être versé que sur présentation par le porteur de projet du décompte général et d'une note récapitulative sur le projet réalisé.

---

<sup>8</sup> <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

<sup>9</sup> <https://carto.parlons-velo.fr/>

## G. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS

Les documents et toute information appartenant au bénéficiaire et communiqués dans les dossiers sur quelque support que ce soit ainsi que tout élément obtenu en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

Toutefois, par exception et à la demande du porteur, la décision peut prévoir l'institution d'un régime de confidentialité permettant la limitation de la diffusion des informations communiquées par le bénéficiaire aux seuls personnels des entités constituant le comité d'évaluation des projets. Le bénéficiaire s'engage alors à publier et à autoriser le ministère à publier une synthèse des résultats non protégés définis dans la décision ou la convention de financement.

Le résumé du projet et sa localisation, proposés lors du dépôt de dossier, pourront être utilisés à des fins de communication de l'appel à projets.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre de l'appel à projets vaut acceptation par le porteur de projet à :

- Participer aux réunions d'animation et de valorisation de l'appel à projets que pourraient organiser le Ministère de la transition écologique et solidaire ou les autres membres du comité d'évaluation des projets ;
- Convier les services de l'État et ses établissements publics territorialement compétents à la structure de pilotage du projet mise en place par le bénéficiaire ;
- Rédiger un rapport diffusable sur le site internet du ministère de la Transition écologique et solidaire ;
- Le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par le comité d'évaluation ;
- Fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence à l'aide de l'État et de l'AFITF.

## ANNEXES

Annexe 1 : Éléments à remplir dans le formulaire en ligne

Annexe 2 : Composition du dossier de présentation du projet

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Modèle de lettre d'engagement

Annexe 5 : Fiche descriptive des coûts à remplir

Annexe 6 : Référence par commune pour les tailles d'unités urbaines (UU au 01/01/2020)