



**PRÉFET
DE LA REGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Aménagements cyclables

Appel à projets 2022 en Normandie

Date limite de dépôt des dossiers : 25/02/2022

Le dépôt du dossier devra se faire sur le site démarches simplifiées, à l'adresse qui sera indiquée ultérieurement sur le site de la DREAL Normandie.

Publication : 15 octobre 2021

Le présent cahier des charges est diffusé via [le site de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement \(DREAL\) Normandie](#). Il est susceptible d'être mis à jour.

Toute demande de renseignements concernant l'organisation de cet appel à projets doit être formulée auprès de la DREAL NormandieC : aapmobilitenormandie@developpement-durable.gouv.fr

Il est recommandé de contacter l'équipe technique de la DREAL Normandie AVANT le dépôt du dossier, qui pourra vous aider à monter votre dossier, le cas échéant en lien avec la DDT(M) de votre département, et vous informera par la suite des éventuelles modifications du cahier des charges.

Contact :

- sylvain.renaud@developpement-durable.gouv.fr/ 02 35 58 65 02
- jean-matthieu.farenc@developpement-durable.gouv.fr/ 02 35 58 65 09

Les numéros de téléphone sont susceptibles d'être modifiés en cours de procédure.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	1
A. CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C. CARACTÉRISTIQUES 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. MODALITÉS DE L'APPEL À PROJETS.....	6
D.1. Porteurs éligibles.....	6
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. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS.....	10
G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS 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 illégitime, 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.

Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement déploie une enveloppe de 100M€ au niveau national pour le financement d'aménagements cyclables. Cette somme vient en complément des leviers, notamment financiers déjà actionnés pour atteindre l'objectif fixé par la LOM et le Plan vélo et Mobilités Actives :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) 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. Depuis 2019, trois appels à projets nationaux ont permis l'attribution de 215M€ aux collectivités lauréates sur la France entière. Le présent appel à projet est doté de 100M€ au niveau national.

Concernant ce dernier point, l'Etat a toutefois souhaité rapprocher la décision du territoire, et l'organisation des appels à projets « Aménagements cyclables" est désormais régionalisée.

B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de ce nouvel appel à projets est de **soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire pour appuyer la réalisation d'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.

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type discontinuité ;
- Les projets type itinéraire sécurisé.

Concernant ce dernier point, l'application de la notion d'itinéraire sécurisé doit être argumentée par le porteur de projet, mais induit dans tous les cas une séparation de la circulation générale. Elle doit par ailleurs être justifiée, notamment au vu de la circulation locale (nombre, type de véhicules et vitesse de circulation).

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...).

La LOM incite à formaliser la politique de mobilité dans l'ensemble du territoire. Dans le cas où la collectivité demandeuse ne dispose pas elle-même de la compétence mobilité, elle produira un courrier de soutien ou de non-opposition de la ou les collectivités disposant de cette compétence sur l'itinéraire concerné. Cela n'est pas nécessaire dans le cas de l'existence d'un plan de mobilité, ou équivalent, mentionnant cet itinéraire.

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 obligatoirement 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 « plate-forme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires¹. Les coûts de mise en place du compteur pourront être inclus dans l'assiette éligible du projet.

Les projets de moindre ampleur justifieront de la mise en place ou non d'un compteur.

L'entretien en toute saison des infrastructures cyclables étant une des clés de leur bonne utilisation, le porteur de projet décrira dans son projet sa politique actuelle ou envisagée de suivi de l'état des pistes cyclables. Il est à ce propos mentionné l'existence d'une démarche de suivi partenariale entre gestionnaire de voirie et usagers cyclistes, s'appuyant sur l'outil Plan Sécurité Vélo et animée par la direction territoriale des territoires et de la mer sous l'égide du préfet de département, dans les départements du Calvados (démarche fonctionnelle depuis fin 2019), de l'Eure (démarche en cours de développement), et de la Seine-Maritime (démarche en cours de mise en place). Plus d'information sur [le site de France Mobilités](#).

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. La longueur de l'itinéraire présenté devra être inférieure à 15 km.

C.5. Calendrier de mise en service

Le projet présenté doit avoir fait l'objet *a minima* d'études préliminaires. Les projets d'ouvrage d'art doivent quant à eux avoir fait l'objet *a minima* d'un avant-projet sommaire.

Le porteur de projet fournira un planning détaillé, mentionnant les dates prévues pour les différentes phases d'études, les procédures réglementaires nécessaires le cas échéant.

Les marchés de travaux (ou d'étude ou autres actes juridiques le cas échéant) ne pourront avoir été notifiés **avant le dépôt du dossier sur la plateforme**. Ils devront l'être dans les 24 mois après le dépôt du dossier, exception faite des projets particulièrement complexes pour lesquels une dérogation pourra être demandée.

Enfin, le projet devra être mis en service dans **un délai maximal de 36 mois après le dépôt du dossier**.

¹ <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

D. MODALITÉS 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 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

Chaque projet lauréat fera l'objet d'une convention de financement approuvée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie et signée par le préfet de région.

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 est de 4,9M€. Le taux d'aide apporté à chaque projet pourra être modulé en fonction des projets retenus.

A titre indicatif, et sans préjudice du seuil maximal de subvention précisé ci-après, il est visé un taux de subvention, via le présent dispositif, au moins similaire à ceux des appels à projets précédents :

- de 40 % à 50 % pour les projets situés en secteur moins dense, définis étant dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants (cf. Annexe 6) ;
- de 20 à 30% du montant de l'assiette éligible hors taxe dans les autres zones.

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.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID² agissent de manière complémentaire à cet appel à projets. Elles peuvent notamment financer des aménagements non éligibles à l'appel à projets et co-financer des aménagements éligibles à l'appel à projets.

Le cumul des subventions avec l'appel à projets Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux (PEM) est impossible sur un même périmètre d'intervention.

Le cumul avec des financements d'origine européenne est possible.

L'aide demandée au titre du présent appel à projet ne pourra être inférieure à 200 000 € par projet. En deçà, la demande de financement via la seule DSIL sera privilégiée.

Le présent appel à projet vient en complément de celui lancé en mai 2021, ne retenant que les demandes de plus de 1M€ de subvention. **En conséquence, la subvention maximale attribuée à un projet sera de 1M€.**

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 actifs, 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 actifs, l'assiette éligible correspond au prorata des coûts afférents à la surface dédiée aux modes actifs ;
- S'il s'agit de travaux sur chaussée routière ou d'une restauration d'ouvrage d'art permettant le passage des modes actifs, 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 dossier³.**

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 avant le 25 février 2022 (inclus) sur l'adresse qui sera indiquée sur le site de la DREAL Normandie.

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 ;

² Dotation de soutien à l'investissement des départements.

³ Voir article 5 du Décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

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 tout le long de l'instruction du dossier.

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 »⁴.

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 planning est incompatible avec les préconisations temporelles de l'appel à projets, s'agissant notamment de la date de début des travaux et la date de mise en service ;
- Les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D) ;
- Les projets dont la demande de subvention est inférieure à 200 000 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, ...).

Dans le cas où le début des travaux ou la mise en service d'un projet interviendrait après les délais mentionnés ci-avant, de respectivement 24 mois et 36 mois, la convention de financement pourra être résiliée, sans permettre le versement de la subvention restante. Une prolongation pourra cependant, en cas de nécessité avérée, être autorisée par avenant.

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.

⁴ Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par mail à aapmobilitiesnormandie@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 & Territoires⁵ ;
 - 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 cartographique⁶ de la FUB.

E.3. Choix des lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection** composé de représentant de l'État en Région, et de la cellule régionale d'appui France Mobilités en Normandie, rassemblant la DREAL, le CEREMA, l'Ademe et la Banque des Territoires. Ce comité de sélection sera soumis à des exigences de confidentialité.

Le choix des lauréats et du niveau de financement retenu sera fondée sur la proposition du comité de sélection. La notification de subvention ou la décision de rejet, prise par le préfet de la Région Normandie, sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

Les lauréats seront informés avant fin juin 2022.

F. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS

La convention de financement, qui sera élaborée avec la DREAL Normandie, déterminera les modalités de versement de la subvention. **Cette convention sera signée avant fin 2022. Toute convention non signée au 31 décembre 2022 est susceptible d'entraîner la perte de la subvention accordée.**

Aussi, toutes les pièces nécessaires à la signature de la convention devront être fournies par les lauréats à la DREAL Normandie, au plus tard le 15 septembre 2022 ou deux mois après l'information au lauréat.

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.

⁵ <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

⁶ <https://carto.parlons-velo.fr/>

G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS 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, la préfecture de la Région Normandie ou les autres membres du comité de sélection des projets ;
- A leur demande, 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 de la préfecture de Région;
- Fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet ;
- Le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par le comité de sélection
- Convier, le cas échéant, le représentant de l'État en région à l'inauguration du dispositif.

Les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence à l'aide de l'État en utilisant les logos de la préfecture de région Normandie et de France Relance.

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)