

## Plan France Relance Vélo

### Appel à Projets Guyane – Aménagements cyclables

**Les dossiers de candidature sont à envoyer à l'adresse :**

[pam.pce.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pam.pce.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr)

**jusqu'au 31/03/2022**

*Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès du service Transition Écologique et Connaissance Territoriale de la Direction Générale des Territoires et de la Mer via l'adresse ci-dessus, en mettant en copie les correspondants indiqués dans l'encart.*

**Il est très vivement recommandé de contacter les services de la DGTM ainsi que la cellule régionale France Mobilités afin de bénéficier d'un accompagnement avant le dépôt final du dossier.**

*Les correspondants sur les sujets mobilités à la DGTM sont :*

**Malcolm MOUREZ**

[malcolm.mourez@developpement-durable.gouv.fr](mailto:malcolm.mourez@developpement-durable.gouv.fr)

05 94 29 51 33

**Hervé TONNERRE**

[herve.tonnerre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:herve.tonnerre@developpement-durable.gouv.fr)

05 94 29 75 39

**Jeanne DA SILVEIRA**

[Jeanne.Da-silveira@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Jeanne.Da-silveira@developpement-durable.gouv.fr)

05 94 29 75 59

A. CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C. CARACTERISTIQUES DES PROJETS.....	4
C.1. Répondant à un besoin identifié.....	4
C.2. Un diagnostic territorial.....	4
C.3. Des impacts sur la fréquentation.....	4
C.4. Typologie de projets éligibles.....	5
C.5. Calendrier de mise en service.....	5
D. MODALITES DE L'APPEL À PROJETS.....	6
D.1. Porteurs éligibles.....	6
D.2. Nature de la subvention et taux d'aide.....	6
D.3. Assiette éligible.....	7
D.4. 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.....	8
E.3. Choix des lauréats.....	9
F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS.....	10
G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	10
ANNEXES.....	12



## A. CONTEXTE ET ENJEUX

Bien qu'environ deux tiers des déplacements en France soient inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en véhicule automobile. Pourtant, la marche et le vélo sont plus pertinents et efficaces pour les plus courts trajets, à bien des égards. Ils s'accompagnent en effet 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 réaliser ces trajets 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 européens en matière de part modale du vélo, il est important d'inverser la tendance. La part modale française est d'à peine 3 % alors qu'elle représente 10 % en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

Les itinéraires cyclables sécurisés sur toute leur longueur, en site propre protégés de la circulation automobile lorsque le trafic et la vitesse le nécessite, ne sont aujourd'hui pas assez nombreux et ne permettent pas d'apporter un sentiment de sécurité sur la totalité du parcours, nécessaire à une pratique du vélo. De nombreux itinéraires cyclables sont peu utilisés ou peu utilisables dans des conditions de sécurité suffisantes car les discontinuités génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. Les principales discontinuités sont liées à l'absence d'ouvrage d'art permettant le franchissement de coupures naturelles (fleuve, canal, ...) et de grandes infrastructures (voie ferrée, autoroutes, ...) ainsi qu'à des points noirs de sécurité routière (carrefours, entrées de ville, voies rapides, ...)

La loi d'orientation des mobilités (LOM), du 24 décembre 2019 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 déplacement 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 au niveau national :

- 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 ;
- L'enveloppe de 100 millions d'euros du plan France Relance dédiée au financement d'aménagements cyclables, d'où sont issus les fonds pour le présent appel à projet.

Cette diversité des sources de financement disponibles, qui sont partiellement complémentaires (voir chapitre E.2), encourage les collectivités candidates à rechercher des sources multiples de financement pour consolider les plans de financements des projets.

## B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de ce nouvel appel à projets, piloté par un comité régional comprenant la Direction Générale de la Coordination et de l'Animation Territoriale, le CEREMA, l'ADEME, la Banque des Territoires et Direction Générale des Territoires et de la Mer sous l'autorité du préfet de région, 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 enjeux pour les mobilités du quotidien.**

## C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets de type « discontinuité » – ouvrages d'art et points noirs de sécurité routière.
- Les projets de type « itinéraire sécurisé ».

### ***C.1. Répondant à un besoin identifié***

Les porteurs de projet devront montrer **l'opportunité** que représente pour leur territoire l'aménagement qu'ils envisagent. En particulier, le choix du tracé de l'itinéraire cyclable et ses caractéristiques sera argumenté, *a minima* à l'aide d'un diagnostic territorial (voir ci-dessous).

Lors de l'instruction, tout projet qui justifiera de son inscription au sein d'une politique cyclable définie et cohérente à l'échelle du périmètre d'action de la collectivité porteuse sera valorisé.

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

**Pour chaque projet, un diagnostic devra être posé.** Ce diagnostic devra établir un état des lieux du territoire autour de l'ouvrage ou de l'aménagement projeté avec une identification des zones aux alentours et de leurs caractéristiques (habitat, activités, bureaux, logistique, services, quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville...), une estimation 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 une description de la desserte existante : transports en commun, existence ou non de trottoirs, d'accotements aménagés, qualité de ces aménagements. **Ce diagnostic pourra 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.** Il sera ainsi attendu du porteur qu'il donne une estimation aussi précise que possible du nombre de cyclistes et de piétons qui utiliseront l'aménagement projeté, afin de justifier ses caractéristiques selon les recommandations techniques du CEREMA (annexe 3, voir en particulier le tableau p.5 du document). Les hypothèses, calculs ou données de comptage de trafic (le cas échéant) exploités pour établir cette estimation figureront explicitement dans la réponse à l'appel à projets, et leur qualité feront partie des critères d'évaluation du dossier. Par ailleurs, le porteur précisera à quel type de public est destiné l'aménagement envisagé (employés, étudiants, scolaires, familles, habitants d'un quartier prioritaire au sens de la politique de la ville...) et indiquera s'il présente un potentiel de désenclavement pour des populations précarisées.

**Si le coût total du projet dépasse 500 000 euros courants 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. Ce compteur devra être inscrit dans la « plate-forme nationale des

fréquentations » de Vélo & Territoires. Les coûts de mise en place du compteur pourront être inclus dans l'assiette éligible du projet.

Les porteurs de projets devront également renseigner l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la base nationale des aménagements cyclables<sup>1</sup>.

#### ***C.4. Typologie de projets éligibles***

Soit le projet est un projet de **type « discontinuité »**. Il peut s'agir :

- D'un ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et de ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle ;
- Du traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants, notamment s'il est identifié par la fédération des usagers de la bicyclette comme tel<sup>2</sup>.

La discontinuité doit joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants, ou un pôle générateur de trafic et un aménagement cyclable existant.

Soit le projet est un projet de **type « itinéraire sécurisé »**, et dans ce cas il devra s'agir d'un aménagement cyclable sécurisé justifié par les trafics et les vitesses en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire. Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur. Le projet pourra être une création d'itinéraire sécurisé, ou une extension d'aménagements existants. Dans ce cas, les caractéristiques des anciens aménagements ainsi que leurs interfaces avec le nouveau projet devront être présentées.

***Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités ».***

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables (itinéraire ou discontinuité) est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du CEREMA (annexe 3), notamment de largeur et de continuité aux intersections. Une logique d'itinéraire cyclable complet doit toujours prévaloir : quand des sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) ne sont pas possibles sur certains tronçons, les aménagements proposés (bande cyclable, mixité des circulations) doivent être compatibles avec le trafic routier (annexe 3). Dans ce cas, des mesures du nombre réel de véhicules/jour empruntant les voies où la mixité entre cycles et voitures est envisagée ainsi que des mesures de V85 (la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres – voir p.4 des recommandations techniques du CEREMA) seront conduites et présentées dans le dossier de réponse à l'appel à projet. Ces mesures doivent permettre de prouver que le partage de la chaussée entre modes actifs et véhicules motorisés est effectivement envisageable d'après les critères du CEREMA (annexe 3). Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

#### ***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.

**Les travaux ne peuvent pas être notifiés avant la date dépôt formel du dossier de candidature selon la procédure décrite au chapitre D.4**, fixée par l'accusé de réception à l'envoi du dossier de candidature finalisé. Ils devront l'être dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite

---

<sup>1</sup>Voir le site : <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-amenagements-cyclables/latest.html>

<sup>2</sup>Les points noirs de sécurité routières identifiés par la FUB sont répertoriés sur le site : <https://carto.parlons-velo.fr/>

des projets particulièrement complexes, qui devront alors apporter une justification de cette complexité.

Enfin, le projet doit être mis en service dans un délai maximal de 48 mois après le dépôt du dossier.

## 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 la Collectivité Territoriale de Guyane) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, quelle que soit leur taille, dès lors que le projet répond à un besoin en termes de mobilités actives préalablement identifié 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.

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 et taux d'aide

Le financement des projets lauréats s'effectuera par le biais d'une convention avec l'État, qui devra impérativement être signée avant le 31 décembre 2022. Toute subvention n'ayant pas fait l'objet d'une convention avant cette date sera perdue.

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

Le budget alloué au présent appel à projets France Relance régionalisé est de **400 000** euros pour l'ensemble des dossiers lauréats guyanais. Le taux d'aide **indicatif** pour chaque projet sera de 60 % de l'assiette éligible hors taxe. Cependant, le comité de sélection se réserve la **possibilité de moduler** à la hausse ou à la baisse ce taux de subvention en fonction du nombre de dossiers déposés, afin de mieux répartir l'enveloppe régionale en fonction du nombre de dossiers lauréats.



Ainsi, afin de compléter leur financement ou être soutenus sur des aménagements et programmes connexes non éligibles à cet appel à projet (par exemple, des investissements en faveur du « savoir rouler à vélo »), les porteurs de projets sont fortement encouragés à chercher des dispositifs de financement complémentaires, à l’instar de la DSIL et la DSID. La diversité et la plausibilité des sources de financement seront pris en compte lors de l’instruction du dossier.

### **D.3. Assiette éligible**

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** telle que fixée par l’accusé de réception de l’envoi du dossier de candidature finalisé<sup>3</sup>. De manière générale, les dépenses intervenues pour le projet avant le dépôt du dossier de candidature ne pourront être prises en compte dans l’assiette éligible.

### **D.4. Composition, accompagnement et soumission du dossier de candidature**

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

Il assemblera et enverra un dossier de candidature à l’appel à projets, constitué des pièces suivantes :

1. Du document de présentation figurant à l’Annexe 1, complété avec l’ensemble des informations pertinentes liées au projet. Celles-ci doivent permettre au comité de sélection régional de vérifier l’éligibilité (chap E.1) et de conduire l’évaluation du projet selon les critères détaillés au chap. E.2. Le document sera rendu au format *pdf*.
2. D’une lettre d’engagement sur l’honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en Annexe 2 à signer puis à joindre au format *pdf* ;
3. D’une fiche descriptive des coûts (voir Annexe 4 – fichier *excel* à remplir puis joindre au dossier au format *excel*) ;
4. 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.

**Avant** de déposer formellement leur dossier selon la procédure détaillée ci-dessous, les porteurs de projets sont encouragés à prendre contact avec la cellule régionale France Mobilités ainsi que les correspondants de la DGTM mentionnés à la première page afin de bénéficier d’un

---

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

accompagnement. Dans le but de garantir un temps suffisant pour les échanges en amont du dépôt du dossier, il est demandé aux porteurs de solliciter la cellule France Mobilités au plus tard le **4 février 2022**.

Les dossiers de candidature finalisés devront être envoyés avant le **31 mars 2022** (inclus) au service Transition Écologique et Connaissance Territoriale de la DGTM à l'adresse e-mail suivante :

[pam.pce.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pam.pce.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr)

Le message accompagnant le dépôt du dossier final devra avoir pour sujet : « Dépôt – version finale du dossier AaP vélo France Relance [...] », afin de le distinguer d'une simple demande d'information ou d'accompagnement.

Un accusé de réception électronique, ci-après dénommé « accusé de réception du dossier », confirmera par retour de mail la prise en compte du dossier de candidature finalisé pour l'appel à projets et **servira de référence pour établir sa date de dépôt formelle**. Ainsi, la date indiquée sur l'accusé de réception sera la seule utilisée pour juger de l'éligibilité des dossiers selon les chapitres C.5, D.3 et E.1. Cela implique que même si des versions intermédiaires du dossier de candidature peuvent être envoyés aux membres de la cellule France Mobilité Antilles Guyane dans le cadre d'échanges préliminaires pour accompagner la démarche de candidature à l'appel à projets, ces envois ne peuvent en aucun cas être assimilés au dépôt du dossier final et toute notification du premier marché de travaux qui interviendrait après la première prise de contact avec la cellule France Mobilités mais avant le dépôt final du dossier le rendrait inéligible.

Après le dépôt du dossier, des compléments d'information pourront être demandés tout au long de l'instruction à la demande des services instructeurs.

## 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 majeures entre les éléments fournis ;

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 n'est pas notifié dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite des projets particulièrement complexes ;
- Les projets dont le premier marché de travaux aura été notifié avant la date de dépôt du dossier de candidature à l'appel à projets telle que fixée par l'accusé de réception du dossier ;
- Les projets dont la mise en service projetée est supérieure à 48 mois après la date de dépôt du dossier telle que fixée par l'accusé de réception du dossier. Une prolongation pourra cependant, en cas exceptionnel de nécessité avérée, être autorisée par avenant à la convention de financement.



- Les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D) ;
- Les projets dont le coût total dépasse 500 000 euros et qui ne prévoient pas la pose de compteurs vélos ;
- 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 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...);

**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.

## ***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. Gouvernance et insertion dans une politique de déplacements**

- L'existence d'un besoin avéré en termes de liaison cyclable ou piétonne auquel répond le projet d'aménagement ;
- La cohérence entre le projet d'aménagement et la politique cyclable développée aux différentes échelles territoriales, le cas échéant ;
- La complémentarité avec les itinéraires cyclables existants, le cas échéant ;
- L'implication des associations ou des usagers (à défaut une consultation publique) ;
- Les impacts attendus sur les déplacements vélo du quotidien : 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. 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 ceux situés sur une collectivité impliquée dans le programme « Action cœur de ville » ;
- La 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. Qualité technique**

- La lisibilité et complétude des éléments techniques fournis ;
- 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 ;
- Le respect, sur chacune des sections d'aménagement, des recommandations du CEREMA en matière de type d'aménagement retenu (pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables, vélorues, zones de rencontre...) en fonction du trafic et de la vitesse des véhicules ;
- La précision de l'estimation de la fréquence d'utilisation future de l'aménagement ;
- Le respect des dimensions de l'aménagement en fonction des usages attendus (largeur, nature des séparateurs, rayons de courbure, pentes...);

- Le respect des pentes de cheminement d'accès à l'ouvrage ;
- Le choix d'un revêtement adapté ;
- Le respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- Le traitement en sécurité des intersections ;
- Le cas échéant, les justifications au non-respect strict de la définition d'un projet éligible (chap. C.4).

### 3. Autres critères

- La rigueur et la précision dans l'établissement de l'assiette éligible et le montant de la subvention demandée ;
- Le respect du taux maximal de subvention (tel que spécifié en partie D) ;
- La diversité des sources de financement mobilisées.

### ***E.3. Choix des lauréats***

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection régional** composé de représentants de la Direction Générale de la Coordination et de l'Animation Territoriale, du CEREMA, de l'ADEME, de la Banque des Territoires et de la Direction Générale des Territoires et de la Mer. 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 de sélection. La notification de subvention ou la décision de rejet sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

## **F. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS**

Si les études peuvent avoir débuté avant le dépôt du dossier de soumission (elles ne seront dans ce cas pas dans l'assiette éligible), la notification des premiers travaux du projet doit impérativement s'effectuer après celle-ci. Ainsi, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant la date de dépôt figurant sur l'accusé de réception du dossier ne sera pas examiné par le comité d'évaluation.

L'annonce des lauréats devrait avoir lieu en juin 2022.

La convention de financement avec l'État déterminera les modalités de versement de la subvention. Cette convention devra être signée au plus tard le 31 décembre 2022, sous peine de perte de la subvention accordée. Ainsi, il est fortement recommandé aux collectivités lauréates de commencer à préparer, dès l'annonce des résultats, la démarche de conventionnement et de transmettre le plus tôt possible les pièces nécessaires à la signature de la convention (y compris la délibération de la collectivité autorisant le porteur de projet à signer la convention) aux interlocuteurs de la Direction Générale des Territoires et de la Mer mentionnés plus haut.

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.

## 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 de sélection 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 l'un ou plusieurs des membres du comité de sélection régional en charge de l'appel à 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 des services de l'État et de la cellule régionale France Mobilités ;
- Renseigner l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la base nationale des aménagements cyclables.
- Le cas échéant utiliser un outil de suivi de l'engagement et de la consommation des crédits accordés au projet fourni par le comité d'évaluation ;
- Fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Le porteur du projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État et du plan France Relance. La convention de financement précisera les règles de communication auxquelles seront soumises les porteurs lauréats.

## ANNEXES

Annexe 1 : Modèle de dossier de candidature à l'appel à projets

Annexe 2 : Modèle de lettre d'engagement

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Fiche descriptive des coûts à remplir

