

Plan France Relance Vélo

Aménagements cyclables en Bourgogne-Franche-Comté

Dépôt des dossiers : du 29/11/2021 au 28/2/2022

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-France-relance-velo-bfc>

Les demandes de renseignements concernant cet appel à projets sont à formuler auprès de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté, service transports mobilités, à l'adresse :

aap-velo-bfc@developpement-durable.gouv.fr

A. CONTEXTE ET ENJEUX

Environ deux tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, mais la plupart sont effectués en véhicule automobile. Pourtant, la marche et le vélo seraient souvent plus pertinents et efficaces pour les trajets les plus courts. 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.

Avoir le choix de faire ces trajets en vélo suppose de mettre en place une véritable culture vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire. 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 nécessitent, 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 utilisables dans des conditions de sécurité suffisantes, car les discontinuités génèrent un inconfort pour les utilisateurs et écartent un grand nombre de cyclistes d'une pratique quotidienne effective. Les principales discontinuités sont liées à l'absence d'ouvrage d'art pour franchir les coupures naturelles (fleuve, canal...) et les 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 du 24 décembre 2019 et le Plan vélo et mobilités actives visent à 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.

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 mobilités actives, d'un montant de 350 M€ sur 7 ans pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités¹.

¹Le premier appel à projets « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables 2019 » a permis de financer 153 projets pour un montant total de 43 M€. La deuxième édition lancée fin 2019 a permis de financer 186 projets pour une aide totale de 70 M€. Le troisième appel à projets lancé en juillet 2020 a permis d'accorder 101 millions d'euros de subventions pour 194 projets. Le quatrième appel à projets a été clôturé le 15 septembre 2021.

B. OBJECTIF

L'objectif de cet appel à projets, mis en œuvre par la DREAL de Bourgogne-Franche-Comté sous l'autorité du préfet de région, est de soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire. Il est souhaité une réalisation rapide des aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, ceci dans le respect de l'environnement.

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

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

C.1. 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...).

C.2. Diagnostic territorial

Pour chaque projet, un diagnostic devra être posé. Il comportera 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 sera illustré.

C.3. 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 & Territoires². 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 cyclables³.

²<https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

³<https://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/schema-de-donnees-amenagements-cyclables/>

C.4. Typologie de projets éligibles

Soit le projet est un projet **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, sections à trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants.

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

Soit le projet est un projet **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. **La longueur de l'itinéraire devra être inférieure à 15 km**. Deux projets contigus portés par un même maître d'ouvrage ne sauraient être considérés comme deux projets distincts, si leur longueur cumulée dépasse les 15 km et que leur phasage est continu.

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

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables (itinéraires ou discontinuité) est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Pour être financé, **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). Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

Pour les deux types de projet, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés **en site propre**, séparés de la circulation automobile (voie verte et piste cyclable), ayant une réelle utilité pour les déplacements du quotidien.

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 présentés doivent avoir fait l'objet *a minima* d'un avant-projet sommaire.

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

La notification des marchés de travaux ne peut pas intervenir avant le dépôt du dossier de candidature sur la plateforme (cf article D.3) sous peine d'inéligibilité. Ces marchés devront en revanche être notifiés dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite des projets particulièrement complexes, qui devront alors apporter une justification (par exemple, la nécessité de réaliser les travaux en dehors de la période sensible pour la biodiversité, pour respecter la préservation des enjeux écologiques).

De plus, les dépenses intervenues pour le projet avant le dépôt du dossier de candidature ne pourront être prises en compte dans l'assiette éligible, hormis les études préalables.

C.6. Respect des recommandations du Cerema

Divers retours d'expérience montrent que des aménagements peu qualitatifs (peu larges, présentant encore des discontinuités, dont le revêtement n'est pas durable, etc.) n'encouragent ni au report modal, ni au changement de comportement. Il est également souvent observé que les sites propres ont un effet positif sur le changement des habitudes, en particulier pour les non-initiés.

Aussi, il est :

- impératif de respecter les types d'aménagements cyclables en fonction du trafic routier, cf Fig. 1 ci-dessous ;
- recommandé d'utiliser des revêtements pérennes et ne nécessitant que peu d'entretien ;
- fortement recommandé de réaliser des sites propres lorsque le trafic attendu est important et/ou la volonté d'attirer de nouveaux utilisateurs est forte.

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500- 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Figure 1: Types d'aménagements recommandés par le CEREMA en fonction de plusieurs paramètres

D. MODALITÉS DE FINANCEMENT

D.1. Porteurs éligibles

Ce financement 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 et notamment aux petites villes et territoires ruraux, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité ou une politique cyclable préalablement définie ou déjà en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

Il 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

Le financement fera l'objet d'une convention avec l'État, avant le 31 décembre 2022. Toute subvention n'ayant pas fait l'objet d'une convention avant cette date sera inconditionnellement 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) et avec le 4^{ème} appel à projets national « Fonds Mobilités Actives – aménagements cyclables » est impossible sur un même périmètre d'intervention.

Le budget alloué est de 4,1 M€ pour la Bourgogne-Franche-Comté.

Le taux d'aide apporté à chaque projet pourra aller jusqu'à 40 %. Le montant total de l'aide par porteur de projet pourra être plafonné, et il est laissé à l'appréciation du comité de sélection la possibilité de moduler, à la hausse ou à la baisse, les taux, le seuil et les plafonds de subvention, notamment en fonction du nombre de dossiers déposés par rapport à l'enveloppe régionale.

Un bonus de 10% pourra être apporté si le projet est transfrontalier. Tout projet sera éligible à ce bonus, dès lors qu'il accompagne la **mobilité du quotidien**, via une liaison ininterrompue avec un itinéraire existant ou à venir se situant à la fois sur le territoire français et le territoire suisse.

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.

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

- Seules les sections « sécurisées » (piste cyclable ou voie verte au sens du code de la Route) peuvent être prises en compte dans son évaluation ;
- 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 l'exécution des travaux est postérieur à la date de dépôt du dossier**⁴.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID⁵ sont mobilisables de manière complémentaire. Elles peuvent notamment financer des aménagements non éligibles au présent financement, 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...).

Seuls les projets dont le **montant total de l'assiette éligible est supérieur ou égal à 200 000 euros** peuvent être candidats au présent appel à projets.

En deçà, la demande de financement via la seule DSIL sera à privilégier par le porteur de projet.

Inversement, l'aide demandée ne pourra pas être supérieure à 1 M€, par projet.

Les projets de plus grande envergure seront à réorienter vers les futurs appels à projets nationaux « aménagements cyclables », dont le prochain devrait être lancé au cours du 2^e semestre 2022.

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 qui devra présenter, coordonner et animer la réalisation du projet.

Les dossiers seront déposés sur la plateforme de dépôt avant le 28 février 2022 (inclus) à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-France-relance-velo-bfc>

Le dossier sera constitué :

1. Du formulaire, à **remplir en ligne** (voir modalités de dépôt des dossiers en annexe 1) ;
2. Du dossier de présentation du projet à **compléter**, fourni au format *word* en annexe 2, et à **exporter au format pdf avant dépôt** sur la plateforme de dépôt : les éléments fournis

⁴Voir article 5 du Décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

⁵Dotation de soutien à l'investissement des départements.

doivent permettre au comité d'évaluation de vérifier son éligibilité (chap. D.1, D.2 et 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 fourni en annexe 4 à **signer** puis à **joindre au format pdf** ;
4. D'une fiche descriptive des coûts à **remplir** fournie en annexe 5 au format *excel* puis à **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 apportera la preuve qu'il représente valablement les autres partenaires dans cette démarche.

E. ANALYSE DES DOSSIERS

E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité

L'instruction vise à s'assurer de la recevabilité et de l'éligibilité des dossiers.

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délais ;
- Les dossiers incomplets ou présentant des incohérences entre les éléments fournis ou ne respectant pas les formats de soumission ou insuffisamment lisibles ;
- Les dossiers non déposés via la plateforme « démarches simplifiées »⁶.

Ne sont pas éligibles :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de ce financement (cf. partie B, C et D) ;
- Les projets dont le premier marché de travaux ne peut être notifié dans les 18 mois après l'annonce des lauréats ;
- Les projets dont le premier marché de travaux aura été notifié avant le dépôt du dossier ;
- Les projets dont la mise en service projetée interviendrait plus de 36 mois après la date de dépôt 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 la demande de subvention est supérieure à un million d'euros ;
- Les projets dont le montant total des travaux (assiette éligible telle que définie en D.2) est inférieur 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 ce choix est argumenté par le porteur (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.

⁶Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par courriel à : aap-velo-bfc@developpement-durable.gouv.fr

E.2. Critères d'évaluation

Les dossiers 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'inscription du projet dans une politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants) ;
- 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 ;
- 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 (pour les ouvrages d'art) ;
- Le choix d'un revêtement adapté et pérenne ;
- Le respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- Le traitement en sécurité des intersections.

E.3. Choix des dossiers financés

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection régional piloté par le préfet de région** ou son représentant, composé de la DREAL de Bourgogne-Franche-Comté, de la Région Bourgogne-Franche-Comté, de l'ADEME, du CEREMA, de la Banque des Territoires et d'un représentant des DDT. Ce comité d'évaluation sera soumis à des exigences de confidentialité.

La notification de subvention ou la décision de rejet, prise par le préfet de région, sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

F. CALENDRIER

Si les études peuvent avoir débuté avant le dépôt du dossier de soumission, la notification des premiers travaux du projet ne peut avoir eu lieu avant le dépôt du dossier. Ainsi, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant le dépôt du dossier ne sera pas examiné. De même, l'éventuelle subvention attribuée ne sera pas maintenue si la notification a eu lieu avant le dépôt du dossier.

Après la date limite de dépôt des dossiers (28 février), les porteurs de projets pourront y apporter des modifications, au vu des échanges qu'ils auront pu avoir avec la DREAL, jusqu'au 31 mars 2022.

L'annonce des dossiers retenus devrait avoir lieu fin avril 2022.

G. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS

La convention de financement déterminera les modalités de versement de la subvention. Elle devra être signée de toutes les parties, impérativement avant décembre 2022.

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.

H. 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.

Le résumé du projet et sa localisation, proposés lors du dépôt de dossier, pourront être utilisés à des fins de communication par l'État, l'ADEME, le CEREMA, la Région Bourgogne-Franche-Comté et la Banque des Territoires.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention vaut acceptation par le porteur de projet de :

- Participer aux réunions d'animation et de valorisation qui pourraient être organisées ;
- Convier les services de l'État au niveau départemental et ses établissements publics territorialement compétents à la structure de pilotage du projet mise en place par le bénéficiaire ;
- Le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet préconisé par l'État, le CEREMA ou l'ADEME ;
- Fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet ;
- Déclarer son aménagement dans la base nationale des aménagements cyclables.

Le porteur de projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État et de l'AFITF.

ANNEXES

Annexe 1 : Dossier de présentation du projet à compléter

Annexe 2 : Modèle de lettre d'engagement et d'attestation sur l'honneur

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Fiche descriptive des coûts à remplir