

## Appel à projets régional « Aménagements cyclables – Grand Est 2022 »

**Date de dépôt des dossiers : jusqu'au 11/03/2022**

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/amenagements-cyclables-dreal-grand-est-2022>

*Une page de questions fréquentes est disponible et mise à jour sur  
<https://www.ecologie.gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>*

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

## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
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. Typologie de projets éligibles.....	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.....	8
E.3. Choix des lauréats.....	10
F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS.....	10
G. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	10
ANNEXES.....	12

## A. CONTEXTE ET ENJEUX

Si environ deux tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en véhicule automobile. Toutefois, la marche et le vélo sont plus pertinents et efficaces pour les trajets les plus courts, 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 :

- 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 « mobilités 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>.

---

1 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-descollectivites-territoriales-presentees>

2 Le 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 d'accorder des subventions de 101 M€ pour 194 projets.

## B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de ce nouvel appel à projets, piloté par la Dreal Grand-Est, 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.**

## C. CARACTERISTIQUES 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. 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...) et disposer idéalement d'un **schéma directeur cyclable** validé ou en cours de réalisation.

### ***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. 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>3</sup>.

---

<sup>3</sup> <https://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voiesvertes/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, 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>4</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 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.

***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). 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).

## **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 projet doit être mis en service avant le 30 juin 2024, et avant le 30 juin 2025 s'il appartient à la catégorie « ouvrage d'art ».

# **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 ou une politique cyclable préalablement définie ou en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

<sup>4</sup> Disponibles sur le site <https://carto.parlons-velo.fr/>

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***

Le financement régional 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. Chaque projet fera l'objet d'une contractualisation avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Grand Est.

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 ;
- 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.

Les porteurs de projets ayant bénéficié de subventions au titre des appels à projets « Aménagement et continuités cyclables » précédents ne seront pas prioritaires dans le cadre du présent appel à projets.

Le budget alloué à cet appel à projets est de 8,2 M€.

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de :

- 15 % **maximum** du montant de l'assiette éligible hors taxe,
- 30 % **maximum** pour les projets situés en secteur moins dense, définis comme étant situés dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants (cf. Annexe 6).

Les taux présentés ci-dessus sont **des taux estimés maximum** qui seront ajustés en fonction du nombre de dossiers sélectionnés.

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'aide demandée et accordée ne pourra être inférieure à 100 000 € ou supérieure à 1 M€ 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 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 dépenses sont éligibles **si l'acte juridique passé pour son exécution est postérieur à la date de dépôt du dossier**<sup>5</sup>.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID<sup>6</sup> agissent de manière complémentaire à cet appel à projets. Elles peuvent 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, ...).

### **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 11 mars 2022 (inclus) à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/amenagements-cyclables-dreal-grand-est-2022>

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 D.1, D.2 et E.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés au chap. EE.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 et à joindre au format *pdf* ;
4. D'une délibération validant :
  - le projet et son plan de financement prévisionnel ;
  - autorisant le représentant de la collectivité à déposer le dossier dans le cadre du présent appel à projets ;
  - autorisant le représentant de la collectivité à signer tous les documents nécessaires à la mise en œuvre de la subvention si le dossier est retenu<sup>7</sup> ;
5. D'une fiche descriptive des coûts (voir Annexe 5 - fichier *excel* à remplir et joindre au dossier au format *excel*) ;

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

<sup>6</sup> Dotation de soutien à l'investissement des départements.

<sup>7</sup> et à signer tous les actes afférents le cas échéant

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, DDT ou Dreal, des compléments pourront être demandés au dossier jusqu'au 29 avril 2022.

## 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>8</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 la mise en service projetée est postérieure à au 30 juin 2024 et au 30 juin 2025 pour les projets incluant un ouvrage d'art ;
- Les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D) ;
- Les projets dont la demande de subvention est inférieure à 100 000€ ;
- 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 :

---

<sup>8</sup> Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par mail à [amenagements-cyclables.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr](mailto:amenagements-cyclables.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr)

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

- L'inscription du projet dans une politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants). Les collectivités disposant d'un schéma directeur cyclable seront valorisées ;
- La cohérence avec les schémas directeurs cyclables supra ou infra-territoriaux ;
- 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. Dans le cas de la pérennisation d'aménagements cyclables 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 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 :

- 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 à l'ouvrage ;
- Le choix d'un revêtement adapté ;
- Le respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- Le traitement en sécurité des intersections.

## 3. Autres critères :

- 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) ;
- Le cas échéant, les justifications au non-respect strict de la définition d'un projet éligible (chap. C.4) ;
- Le calendrier de mise en service : valorisation des projets les plus matures ;
- Le bénéficiaire d'aides antérieures au titre du fond mobilités actives. Les collectivités n'ayant pas encore bénéficié du fond mobilités actives seront valorisées ;

- Le taux d'atteinte départemental des cibles de la réforme prioritaire de l'État « Déployer le plan vélo »<sup>9</sup>. Les projets situés dans les départements dont les taux d'atteintes sont les plus bas seront valorisés.

### **E.3. Choix des lauréats**

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection** composé de représentants de la préfecture de la région Grand Est, de la Dreal Grand Est, de l'Ademe et du Cerema. Ce comité d'évaluation sera soumis à des exigences de confidentialité.

L'évaluation de chaque projet sera réalisée par ce comité selon les critères énumérés au paragraphe précédent et permettra de :

- Classer les dossiers selon leur qualité au regard des critères d'évaluation ;
- Proposer le cas échéant un taux d'aide variable au regard de ce classement ;
- Proposer de ne pas retenir les dossiers les moins bien classés, si l'enveloppe régionale disponible ne permet pas de retenir tous les dossiers.

Sur la base des propositions qui seront faites par ce comité de sélection, la Préfète de la région Grand Est arrêtera la sélection des lauréats et les niveaux de financement. La notification de subvention ou la décision de rejet sera alors communiquée par courrier à chaque porteur de projet.

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

L'annonce des lauréats devrait avoir lieu en juin 2022. La convention de financement avec la DREAL déterminera les modalités de versement de la subvention. **Cette convention sera signée avant fin 2022. Toute convention non signée au 31 décembre 2022 entraînera la perte inconditionnelle de la subvention accordée.**

Aussi, toutes les pièces nécessaires à la signature de la décision attributive devront être fournies au plus tard le 15 septembre 2022, par les lauréats.

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 récapitulatif des dépenses et d'une note récapitulative sur le projet réalisé.

## **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.

---

<sup>9</sup> <https://www.gouvernement.fr/les-actions-du-gouvernement/resultats>

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 :

- 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 ;
- Sur demande rédiger un rapport diffusable sur le site internet des services de l'État ;
- Les porteurs de projets devront également renseigner l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la Base nationale des aménagements cyclables.

Le porteur du projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État et de l'AFITF. L'ensemble des dossiers, documents et supports d'information, mentionnera de façon spécifique le logo « 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 01/01/2021)