



**PRÉFET
DE LA RÉGION
RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Plan France Relance Vélo

Financement régional d'aménagements cyclables en Réunion

Dépôt des dossiers : du 01/03/2022 au 31/04/2022

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables-reunion2022>

Les demandes de renseignements concernant ce financement sont à formuler auprès de la DEAL :

Mme Véronique FROIM, par téléphone 02-62-40-26-18
par courriel veronique.froim@developpement-durable.gouv.fr

Mme Virginie VEILLEROT au 02-62-40-29-11
par courriel virginie.veillerot@developpement-durable.gouv.fr

TABLE DES MATIÈRES

A.	CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B.	OBJECTIF.....	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.	Typologie de projets éligibles.....	5
C.5.	Calendrier de mise en service.....	5
D.	MODALITÉS DE FINANCEMENT.....	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.....	8
E.3.	Choix des dossiers financés.....	9
F.	MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS.....	10
G.	CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	10
	ANNEXES.....	11

A. CONTEXTE ET ENJEUX NATIONAUX

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. Ces modes de déplacement doux 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.

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

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL)¹ 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 collectivités².

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

²Le 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 est en cours (date limite de dépôt des dossiers fixés au 15 septembre 2021).

- Dans le cadre du plan France Relance, une enveloppe complémentaire au Fonds national mobilités actives, de 100 M€ pour les aménagements cyclables et de 50 M€ pour la mise en œuvre de places de stationnement sécurisés pour vélos dans les gares inscrites dans le décret LOM n° 2021-741 du 8 juin 2021.

B. CONTEXTE ET ENJEUX LOCAUX

La congestion routière est une réalité quotidienne vécue par les Réunionnais et l'offre de transports reste essentiellement routière.

Si la pratique de la marche à pied est très présente, le développement des modes doux reste récent. Le développement des vélos à assistance électrique permet d'apporter une réponse aux difficultés topographiques de l'île.

En termes de politique de la ville et d'aménagement urbain : une place laissée à la voiture encore très grande et une armature commerciale périphérique très marquée même si le vélo grignote des « parts de marché (plus d'utilisateurs, des associations qui deviennent de plus en plus actives et revendicatives)

Depuis 4 ans, 15 projets à la Réunion ont été lauréats des appels à projets « Vélo » pour un montant total de subvention de l'État de 7,2M€. Les premiers projets se concrétisent.

Cette ambition s'inscrit également dans les ambitions de la PPE 2019-2023.

C. OBJECTIF

La mise en place de ce financement à l'échelle régionale répond à l'objectif 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.**

D. 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 »

D.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...).

D.2. Un diagnostic territorial

Pour chaque projet, un diagnostic devra être posé. Il comportera un état des lieux succinct du territoire autour de En termes de politique de la ville et d'aménagement urbain : une place laissée à la voiture encore très grande et une armature commerciale périphérique très marquée même si le vélo grignote des « parts de marché (plus d'utilisateurs, des associations qui deviennent de plus en plus actives et revendicatives)

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.

D.3. Des impacts sur la fréquentation

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

Pour les projets dont le coût est supérieur à 500 000 € courant HT, les porteurs devront prévoir la mise en place d'un compteur vélo automatique au niveau du projet ou à proximité, sauf si un compteur à proximité est déjà existant. Ils devront également inscrire le compteur dans la « plateforme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires³. 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 cyclables⁴.

D.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.⁵

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

⁴<https://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/schema-de-donnees-amenagements-cyclables/>

⁵Disponibles sur le site <https://carto.parlons-velo.fr>

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. **L'itinéraire devra être 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 (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) et destinés aux déplacements du quotidien.

D.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.

Les travaux ne peuvent pas être notifiés avant l'annonce des projets financés. Ils devront l'être dans les 18 mois après l'annonce des lauréats.

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

E. MODALITÉS DE FINANCEMENT

E.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, 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.

E.2. Nature de la subvention, taux d'aide et assiette éligible

Le versement des subventions sera assuré par la DEAL REUNION sur des fonds délégués 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'État sont applicables et chaque projet fera l'objet d'une convention de financement.

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 **X M€** pour la Réunion

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de 50 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe.

Le taux d'aide sera bonifié pour les projets s'insérant dans une opération de revitalisation de territoire (ORT), le PPA de l'Eco-Cité, un programme Action Coeur de Ville ou Petites Villes de Demain, une opération ANRU ou un éco-quartier.

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 ne pourra être inférieure à 50 000 € par projet et ne pourra être 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 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**⁶.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID⁷ 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...).

E.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 29 avril 2022 (inclus) à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables-reunion2022>

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

⁷Dotation de soutien à l'investissement des départements.

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 doivent permettre au comité d'évaluation de vérifier son éligibilité (chap. D.1, D.2 et F.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés au chap. F.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.

F. ANALYSE DES DOSSIERS

F.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 »

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 l'annonce des lauréats ;
- Les projets dont la mise en service projetée interviendrait plus de 48 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 la demande de subvention est inférieure à 50 000 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.

F.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 et d'aménagement du territoire**
 - L'inscription du projet dans une politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants) ;
 - L'inscription du projet dans une politique d'aménagement : éco-quartier, PPA Eco-Cité, ORT, ANRU
 - 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 ;
- Le respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- Le traitement en sécurité des intersections.

F.3. Choix des dossiers financés

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection régional piloté par la DEAL de la Réunion**.

Ce comité de sélection proposera au préfet de la Réunion la liste des projets retenus et le montant de l'aide financière apportée au projet.

Ce comité de sélection sera soumis à des exigences de confidentialité.

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

G. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS

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

L'annonce des dossiers retenus devrait avoir lieu en juin 2022.

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 et le CEREMA.

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 par l'État, le CEREMA ou l'ADEME ;
- 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 : Données à renseigner dans le formulaire en ligne

Annexe 2 : Dossier de présentation du projet à compléter

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Modèle de lettre d'engagement et d'attestation sur l'honneur

Annexe 5 : Fiche descriptive des coûts à remplir