

Appel à Projets

Fonds mobilités actives

Continuités cyclables

.

Date d'ouverture : 13/12/2018

Date du 1^{er} relevé : 15/04/2019

Date du 2nd relevé : 30/06/2019

Toute demande de renseignements concernant cet AAP doit être envoyée à l'adresse suivante : aap-continuites-cyclables@developpement-durable.gouv.fr



Table des matières

A	CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B	OBJECTIFS DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C	MODALITÉS DE L'APPEL À PROJETS.....	5
	Porteurs éligibles.....	5
	Budget de l'appel à projets, nature de la subvention et assiette éligible.....	6
D	DÉROULEMENT DE L'APPEL À PROJETS.....	6
	Soumission du dossier de candidature.....	6
	Critères de recevabilité et d'éligibilité.....	7
	Évaluation des propositions.....	8
	Lauréats.....	9
	Date de prise en compte des dépenses et modalités de paiement.....	9
	Confidentialité des résultats et suivi des projets retenus.....	10
E	Annexes.....	11



A CONTEXTE ET ENJEUX

Bien qu'environ les deux-tiers des déplacements en France soient inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en véhicule automobile, alors que la marche, pour les plus courts, et le vélo pour les autres, sont souvent plus pertinents et efficaces à bien des égards.

Ils s'accompagnent en outre de bénéfices individuels et collectifs en termes de qualité de l'air, de santé, d'attractivité des territoires, de transition écologique et énergétique, d'accès à la mobilité pour tous, de qualité de vie et enfin d'emploi.

Mais pouvoir choisir de les effectuer à vélo suppose de mettre en place une véritable culture vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire.

Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est en effet considérer le vélo comme une véritable solution de mobilité dans un contexte où la France accuse un retard important par rapport à ses voisins en matière de part modale du vélo avec à peine 3 % alors qu'il représente, par exemple, 10 % des déplacements en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

Le Plan vélo et mobilités actives annoncé par le Premier Ministre le 14 septembre se propose de faire de la France un pays dans lequel le vélo et les mobilités actives sont des modes de transport à part entière, en portant la part modale du vélo à 9% d'ici à 2024.

À cette fin, et à la suite des Assises nationales de la mobilité et des préconisations du Conseil d'orientation des mobilités, le plan Vélo et mobilités actives actionne plusieurs leviers. Pour les seuls leviers financiers, il convient d'agrèger : l'appel à projets Vélo et territoires initié par l'Ademe, pour appuyer l'ingénierie des collectivités petites ou moyennes, la part annuelle conséquente (100 M€ par an) de la dotation de soutien à l'investissement public local¹ dans le cadre du Grand plan d'investissements à la disposition des collectivités pour "développer des services de transport de proximité durables" et enfin le Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités.

Les cyclistes et les piétons sont confrontés à de nombreuses coupures, qu'elles soient infranchissables (autoroutes ou voies rapides urbaines, voies ferrées, canaux, fleuves...), difficilement franchissables (artères très circulées, carrefours complexes, grands giratoires...) ou peu praticables (artères sans aménagements cyclables ou sans trottoirs...).

Ces coupures peuvent prendre différentes formes : linéaire infranchissable (voie ferrée, canal, rivière) voire faisceau de coupures linéaires (voie rapide le long d'une voie ferrée), barrière de trafic dangereuse à franchir (entrée de ville, radiale, intersection, déviation...), voire impraticable (voies rapides sans aménagements, sans trottoirs, aménagements occupés par du stationnement illicite, pont saturé de trafic...), surfacique (stade, cimetière, hôpital, campus universitaire, parc urbain, centre commercial, caserne...) ou encore ceinture de coupures enclavant un quartier avec peu de points d'accès.

¹ <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/index.php?action=afficherCirculaire&hit=1&retourAccueil=1&r=43355>. Les projets retenus apparaissent sur les sites des préfectures de région.



De nombreux itinéraires cyclables sont de ce fait aujourd'hui peu utilisés ou peu utilisables dans des conditions de sécurité suffisante du fait de discontinuités qui génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. De la même façon, si des politiques d'apaisement de la circulation rendant possible une mixité des usages ont bien été menées dans certaines parties du territoire, il existe souvent, entre deux zones urbaines, périurbaines ou rurales calmes, des voies à fort trafic mal aménagées pour les cyclistes et qui ne permettent donc pas le passage d'une zone à l'autre dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

L'objectif du Fonds Mobilités actives est d'aider les collectivités à restaurer ces continuités, qui peuvent être urbaines, péri-urbaines ou rurales.

B OBJECTIFS DE L'APPEL À PROJETS

Le présent Appel à projets (AAP) intitulé « Continuités cyclables », opéré par le ministère chargé des transports a pour objectif de soutenir des maîtres d'ouvrage publics pour la réalisation de projets d'infrastructures structurants visant à restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars...).

L'appel à projets vise ainsi la résorption des discontinuités d'itinéraires et particulièrement celles créées par des grandes infrastructures de transports. Il s'agit de favoriser la restauration ou l'instauration de continuités dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien en permettant de relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma cyclable cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma cyclable cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes.

L'impact de l'instauration ou de la restauration de la continuité devra être apprécié en termes de fréquentation attendue : type de publics destinataires (pendulaires, 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...

L'objectif de l'appel à projets « Continuités cyclables » n'est pas d'amorcer une politique locale en faveur du développement du vélo mais de conforter une politique déjà existante. D'autres dispositifs le complètent tels l'appel à projets Vélo et territoires de l'Ademe, qui a pour objectif d'aider à l'élaboration de schémas directeurs « vélo » et la dotation de soutien à l'investissement public local qui peut être mobilisée pour amorcer une politique cyclable.. L'objet de l'appel dans ce contexte est d'apporter une source de financement complémentaire pour débloquer des aménagements identifiés comme nécessaires mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur liée à la résorption de la discontinuité.



Comme il ne s'agit pas d'initier une politique mais d'apporter un complément sur un point précis, un diagnostic devra être posé pour justifier le projet pour lequel le Fonds « Mobilités actives » est sollicité.

Ce diagnostic devra établir un état des lieux approximatif 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 de commerces ou surface commerciale, type de commerces, types de services publics ou privés...), desserte existante : transports en commun, existence ou non de trottoirs, d'accotements aménagés, qualité de ces aménagements... Ce diagnostic devra être illustré.

Dans la mesure où le projet de réalisation s'attache à résoudre une discontinuité, l'objectif spécifique du projet devra être explicité et qualifié : liaison entre le péri-urbain et l'urbain, liaison entre deux secteurs péri-urbains, rabattement vers une station de transports en commun, liens vers des itinéraires de loisirs, liaison vers un pôle générateur de déplacement : centre hospitalier, établissement scolaire ou universitaire, centre sportif, équipement de loisirs (cinéma...) et l'aménagement projeté devra être en cohérence avec des équipements en cours de réalisation ou programmés : stationnements vélo abrités voire sécurisés, services, abris, bancs, aménités, aménagements destinés à apaiser la circulation... Le dimensionnement et les caractéristiques de l'aménagement ou de l'infrastructure projetée devront prendre en compte les besoins et attentes actuelles et anticiper leur évolution.

Le projet présenté devra avoir fait l'objet d'études préliminaires et pouvoir être mis en service dans un délai maximal de quatre années à compter de la notification. Cette durée pourra si nécessaire être prolongée par avenant à la convention de financement sur demande motivée du maître d'ouvrage.

C MODALITÉS DE L'APPEL À PROJETS

Porteurs éligibles

Le présent appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage, notamment collectivités (y compris départements) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, quelle que soit leur taille, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation.

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.



Budget de l'appel à projets, nature de la subvention et assiette éligible

Le financement national retenu sera assuré par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Chaque projet fera l'objet d'une convention de financement approuvée par le Conseil d'administration de l'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.

Elles 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.

Le budget alloué à cet appel à projets est de 50 millions d'euros d'engagements maximum pour l'année 2019. Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible, pouvant être porté jusqu'à 40 % par les collectivités petites ou moyennes pour un équipement très structurant. A titre exceptionnel, un taux supérieur pourrait être apporté à certains dossiers, notamment pour les territoires d'outre-mer. .

Le montant total maximal de l'aide par porteur de projet est fixé à 5 millions d'euros

L'assiette éligible est constituée des seuls coûts afférents au projet de continuité cyclable.

Elle comprend l'ensemble des frais liés à la réalisation effective de la continuité cyclable y compris le cas échéant une partie d'études d'avant-projets sommaires et d'études d'impact.

D DÉROULEMENT DE L'APPEL À PROJETS

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 de candidature doivent être déposés sur le site : <http://enqueteur.dgitm.developpement-durable.gouv.fr/index.php/253492?lang=fr>

Le dossier de candidature doit être constitué :

- d'un dossier technique (format word, ou équivalent, et pdf), dont le plan est structuré selon la trame proposée en annexe. Les éléments fournis doivent permettre d'évaluer le projet selon les critères mentionnés dans le paragraphe suivant, de justifier de l'intérêt du projet et du caractère incitatif de l'aide du Fonds Mobilités actives ;
- d'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en annexe 2 ; l'habilitation pourra prendre la forme d'une délibération de la collectivité ; *en ce cas, la copie de la délibération devra avoir été transmise au plus tard*



au 1^{er} octobre 2019, avant approbation de la Convention par le Conseil d'administration de l'AFITF.

- d'un dossier administratif et financier (fichier excel, ou équivalent selon le modèle en annexe 3) à télécharger séparément précisant le montant du projet et le niveau d'aide sollicité ;
- du relevé d'identité bancaire du porteur de projet.

Ces documents sont à déposer sur la plateforme de l'appel à projets avant le 15 avril 2019 à 16h. Une deuxième date de clôture est fixée au 30 juin 2019 à 16h.

Si des partenaires sont associés au projet, ils devront valider le dépôt des pièces pour que le porteur de projet puisse définitivement valider la candidature du consortium.

Les modèles de dossier de candidature du projet sont disponibles en téléchargement sur le site du ministère chargé des transports : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche>

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.

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 (une attention toute particulière doit être portée aux champs devant être remplis dans le document administratif et financier) ou ne respectant pas les formats de soumission (utilisation des modèles fournis, envoi des documents aux formats word, pdf et excel, ou équivalent).
- les dossiers présentant des incohérences entre le document technique et le document financier (exemple : un partenaire déclaré dans le dossier technique et non mentionné dans le dossier financier).
- les dossiers non déposés via la plateforme <http://enqueteur.dgitm.developpement-durable.-gouv.fr/index.php/253492?lang=fr>

Ne sont pas éligibles :

- les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B) ou ayant connu un début de réalisation (commencement des travaux) avant la décision de subvention ;
- les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie C) ;



- les projets dont la mise en service projetée est postérieure de plus de 48 mois à la date de dépôt du dossier. Une prolongation pourra cependant, en cas de nécessité avérée, être autorisée par avenant à la convention de financement.

Évaluation des propositions

Les dossiers de candidature devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées.

Les critères d'évaluation sont les suivants :

- L'effet incitatif de l'aide de l'État – aménagements rendus possibles ou réalisés en liaison et du fait du projet ; les projets inscrits antérieurement à un plan de financement finalisé ne seront pas financés ;
- L'enjeu local (cohérence avec les spécificités et ambitions locales répondant aux enjeux et besoins du territoire, pertinence de l'échelle territoriale, cohérence avec les infrastructures existantes) ;
- La lisibilité et la clarté d'exposition du dossier ;
- L'impact attendu : description du type de populations touchées, du type de liaisons permises par l'infrastructure projetée, du type de trajets concernés, des distances 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 ainsi qu'aux projets portés en dehors des agglomérations de plus de 100 000 habitants, notamment celles impliquées dans le programme "Action cœur de ville" ;
- La gouvernance de la conception du projet : l'implication locale de représentants des usagers (par exemple, les comptes rendus d'échanges approfondis seront joints au dossier) ;
- L'insertion du projet au(x) schéma(x) cyclable(x) du territoire, ses interactions avec les itinéraires existants ;
- La qualité des réalisations projetées (type de revêtement, dimensionnement, modalités d'entretien et de maintenance des aménagements projetés...) ;
- L'éco-conception du projet : choix de matériaux et des équipements d'accompagnement, impact environnemental, liens le cas échéant avec les trames verte ou bleue, etc. ²
- La justification du projet et son calendrier de réalisation, l'adaptation et la justification du montant et pourcentage de l'aide demandée ;

²Il est rappelé que des infrastructures cyclables peuvent être réalisées même dans des espaces sensibles moyennant certaines précautions (*Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés*, MEDDTL-DGALN, novembre 2011).



- L'état de maturité des projets au regard de l'état des procédures (une notice sera fournie dans le dossier sur les procédures auxquelles le projet est soumis)³ ; délais estimés pour la réalisation complète ;
- Les modalités d'évaluation de l'impact du projet (acteurs, outils, mise en place ou non de comptages, pose de compteurs intégrés à la plateforme nationale des fréquentations...) ;
- L'intérêt et la mobilisation du territoire : implication des élus, ressources humaines et moyens mobilisés pour le projet et les phases suivantes, moyens et ressources mobilisés pour la maintenance des aménagements...

En cas de recours à un prestataire externe (prestation de service ou sous-traitance), le mémoire devra préciser les modalités de recrutement (notamment les délais liés au recrutement du prestataire), les qualités du prestataire attendues, la supervision prévue de la part du maître d'ouvrage et le détail des tâches confiées au prestataire.

Lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un comité d'évaluation composé de représentants du ministère de la transition écologique et solidaire, du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, de l'Ademe et du Cerema. 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 d'évaluation. Elle tiendra compte des éventuelles synergies entre projets et recherchera autant que possible un équilibre entre les territoires. La décision prise par la ministre des transports sera communiquée aux porteurs de projet ainsi que, le cas échéant, les raisons ayant entraîné le rejet de la proposition pour les demandeurs concernés.

Date de prise en compte des dépenses et modalités de paiement

Si les études peuvent avoir débuté avant le dépôt du dossier de soumission, la décision de subvention doit précéder le commencement des travaux de réalisation. Ainsi, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant la décision de subvention ne sera pas examiné par le comité de sélection des lauréats.

La convention de financement avec l'AFITF déterminera les modalités prévisionnelles de versement de la subvention.

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 définitif des dépenses réalisées détaillées par poste et d'un appel de fonds correspondant, accompagné
- d'une note récapitulative sur l'ouvrage livré, faisant ressortir :

³La direction départementale des territoires localement compétente pourra être utilement sollicitée à ce sujet.



- ses caractéristiques
- sa conformité avec le projet programmé,
- les écarts entre les coûts et délais « objectifs » et « réalisés »,
- les aléas rencontrés le cas échéant,
- les premiers éléments d'évaluation comme la fréquentation.

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 les résultats décrits dans le rapport final et obtenus en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

Toutefois, par exception, la décision peut prévoir l'institution d'un régime de confidentialité permettant la limitation de la diffusion des informations communiquées par le bénéficiaire aux seuls personnels des entités constituant le comité d'évaluation des projets. Le bénéficiaire s'engage alors à publier et à autoriser le ministère à publier une synthèse des résultats non protégés définis dans la décision ou la convention de financement.

Le résumé proposé lors du dépôt de dossier pourra être utilisé à des fins de communication autour de l'appel à projets.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre de l'appel à projets vaut acceptation par le porteur de projet à :

- participer aux réunions d'animation et de valorisation de l'appel à projets que pourraient organiser le Ministère de la transition écologique et solidaire ou les autres membres du comité d'évaluation des projets ;
- la participation des services de l'État et de 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 du ministère de la transition écologique et solidaire ;
- le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par le comité d'évaluation ;
- fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet (notamment les copies de délibérations des organes délibérants des collectivités impliquées dans le projet).

Les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence à l'aide de l'État, en précisant en particulier les références du contrat et du présent appel à projet.

La communication sur le projet et la valorisation de résultats avant validation du rapport final de l'étude sera préalablement soumise à l'accord de l'État.



E ANNEXES

Annexe 1 : Liste des éléments devant constituer le dossier et bibliographie sommaire

Annexe 2 : Lettre d'engagement sur l'honneur

Annexe 3 : dossier administratif et financier (fichier Excel à télécharger)



Annexe 1 : Appel à projets Continuités cyclables, annexe technique

Les dossiers de candidature sont accompagnés d'une notice technique contenant au moins les éléments suivants :

Pièces communes à tous les types de projet

- Schéma (s) cyclable(s) dans lequel/lesquels s'inscrit le projet
- Plan pluriannuel d'investissements
- Plans de situation incluant le maillage des aménagements existants et les principaux générateurs de flux de mobilité (zones d'activités, zones d'habitat, équipements scolaires ou universitaires, équipement sportifs, centres commerciaux...)
- Note présentant :
 - l'utilité de l'itinéraire ainsi que les hypothèses de fréquentation ;
 - les caractéristiques générales de l'itinéraire ;
 - l'analyse des alternatives et leurs inconvénients ;
 - les conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements ou de l'équipement à réaliser ;
 - la situation actuelle et la situation cible au regard du foncier (domanialité, propriété, superposition d'affectation ou de gestion) ;
 - la liste des autorisations nécessaires et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement, aux sites protégés ou interdits ainsi qu'aux contraintes d'exploitation des voies franchies ;
 - l'estimation des impacts attendus et le plan de suivi de la fréquentation (modalités de comptage, localisation...) ;
 - la cohérence avec les aménagements existants.
- L'estimation financière de l'opération et ses hypothèses de construction ;
- Le calendrier prévisionnel des travaux.

Rétablissement de continuité cyclables hors ouvrages d'art (par exemple reconfiguration de carrefour complexe)

1 Description du projet

- Plan synoptique (1/2 000 à 1/5 000)
- Plan général (1/500 à 1/2 000) comprenant la signalisation prévue
- Profil en long, profils en travers type et profils en travers particuliers (1/100 à 1/200) y compris les équipements
- Nature de la chaussée et de son revêtement
- Traitement des intersections (plan au 1/100 ou 1/200 comprenant la signalisation)
- Équipements de confort



2 Détail de l'estimation financière des travaux

- Dégagement des emprises
- Aménagements liés à l'environnement
- Terrassements, assainissement et drainages
- Chaussées
- Équipements
- Mesures compensatoires

3 Calendrier prévisionnel détaillé de l'opération et de sa mise en service

Ponts / passerelles/ estacades

1 Description du projet

- Description de l'ouvrage :
 - note présentant le niveau d'avancement des études (étude de faisabilité, étude préliminaire d'ouvrage d'art, projet) ;
 - note justifiant les principales caractéristiques envisagées : nature de l'ouvrage, nombre de travées, conditions géotechniques, transparence hydraulique, gabarits, équipements, réponse aux contraintes de site.
- Dossier de plans :
 - tracé en plan au 1/1000, 1/500 ou 1/200 ;
 - élévation au 1/500 ou 1/200 ;
 - profils en travers fonctionnels au 1/20 ;
 - photomontages, si l'enjeu architectural le justifie.

2 Détail de l'estimation financière des travaux

- dégagement des emprises ;
- terrassements et remblais contigus ;
- construction de l'ouvrage : prix généraux, fondations, piles et culées, tablier, équipement ;
- le cas échéant, mesures compensatoires pour l'environnement.

3 Détail du calendrier prévisionnel de l'opération

Tunnels

1 Description du projet

- Type d'ouvrage : tunnel dédié (nouveau tunnel, tunnel désaffecté, ex ferroviaire, ex routier,..), annexe à un tunnel existant (routier, ferroviaire...)...
- Besoins identifiés : sécurité, continuité itinéraire, visibilité trafic mode doux / motorisé, différentiel vitesse...



- Programme des aménagements en tunnel prévus : vérification des conditions de visibilité et suivant les cas : signalisation, traitement chaussée (revêtement, marquage...), traitement piédroits (peinture, géométrie...), dispositifs d'éclairage (niveau, principe fonctionnement...)...
- Traitement des accès : raccordement au réseau cyclable existant ou projeté...
- Si aménagement d'un tunnel existant : décrire les contraintes environnementales rencontrées (chiroptères...) et les solutions envisagées pour y faire face
- Note présentant le niveau d'avancement des études : étude de faisabilité, étude préliminaire d'ouvrage d'art, projet...
- Photographies de site
- Dossier de plans : tracé en plan (au 1/1000, 1/500 ou 1/200), profil en long du tunnel, profil en travers du tunnel, profils en travers fonctionnels au 1/20
- Note spécifique sur l'exploitation du tunnel

2 *Détail de l'estimation financière des travaux*

- Dégagement des emprises, terrassements et confortements extérieurs au tunnel...
- Génie civil : étanchéité, revêtement... et si nouveau tunnel ou élargissement : creusement, soutènement...
- Réseaux secs et humides
- Chaussées
- Équipements d'exploitation et de sécurité
- Aménagements architecturaux et paysagers
- Mesures compensatoires

3 *Un détail du calendrier prévisionnel de l'opération*



Annexe 2 : Modèle « Engagement et attestation sur l'honneur »

Sur papier à en-tête de la structure

Objet : candidature à l'appel à projets « Continuités cyclables » .

Projet : [Libellé du projet]

Je déclare avoir pris connaissance des modalités de l'appel à projets «Fonds mobilités actives, Soutien à la réalisation d'infrastructures de continuités cyclables». Je certifie que le projet n'était pas préalablement inscrit à un plan de financement équilibré.

À ce titre, j'ai bien noté que :

- le dossier devra être complété par tout document jugé nécessaire et utile, à la demande des institutions publiques identifiées, pour en assurer l'instruction ;
- il ne sera examiné que si tous les documents et/ou renseignements demandés ont été fournis ;
- la conformité du dossier et/ou l'éligibilité du projet ne constituent pas une sélection automatique.

Je m'engage :

- à communiquer tout document et/ou renseignement jugé nécessaire et utile à l'instruction du dossier de candidature et au suivi de l'intervention ;
- à respecter les obligations de publicité et d'information tant locales que nationales et communautaires ;
- à respecter les obligations découlant des contrôles locaux, nationaux et communautaires ;
- à réaliser le projet tel qu'il est décrit dans le dossier de soumission s'il est retenu dans le cadre de l'appel à projets.

J'atteste sur l'honneur :

- que les renseignements fournis dans le dossier sont exacts ;
- être en situation régulière au regard des obligations fiscales, sociales et environnementales ;
- avoir déclaré toutes les demandes d'aides effectuées auprès d'autres organismes pour le présent projet.
(joindre une copie de la délibération de collectivité habilitant le signataire à déposer un dossier

A [Lieu], le [Date],

[Nom et qualité du signataire habilité à engager la collectivité]

+Cachet de la structure

[Signature]