MINISTÈRES
AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

LE FONDS VERT

Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires

AXE 3

Aménagements cyclables

Édition 2025

Cahier d'accompagnement des porteurs de projet et des services instructeurs

Pour toute demande de renseignement concernant les mesures du fonds vert, consultez le site internet de l'État dans votre région :
www.[nom-de-la-region].gouv.fr
ou contactez les services de l'État en région.

FRANCE NATION VERTE
Agir • Mobiliser • Accélérer

Mars 2025 – Version 1.0

1. CONTEXTE ET AMBITION

1.1. Contexte

Si environ deux tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en automobile. Toutefois, à bien des égards, la marche et le vélo sont 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.

Pouvoir choisir de réaliser ces trajets à vélo suppose de mettre en place une véritable culture du vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire. Le premier frein à l'usage du vélo est l'absence d'aménagements cyclables sécurisés.

Le respect des engagements nationaux de décarbonation passe donc par une accélération de la réalisation des itinéraires sécurisés et continus, qui rendent possible à toutes les catégories d'usagers le report modal de la voiture individuelle vers le vélo. Le plan vélo et marche 2023-2027 fixe l'objectif de 100 000 km d'aménagements sécurisés déployés sur le territoire en 2030.

Dans sa déclaration de politique générale du 14 janvier 2025, le Premier ministre a rappelé que le plan vélo et marche 2023-2027 devait être doté des moyens qui lui sont nécessaires. 50 M€ destinés au financement des infrastructures cyclables ont été annoncés pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités.

1.2. Ambition écologique du projet financé

Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et développer les mobilités actives, le fonds vert doit permettre de soutenir tous les territoires pour qu'ils dotent les axes prioritaires d'aménagements cyclables sécurisés, conformes aux recommandations du Cerema[1] et adaptés aux besoins de la population de leur territoire, permettant de faire du vélo une mobilité alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour les mobilités du quotidien.

2. ÉLIGIBILITÉ ET SÉLECTION DES PROJETS

2.1. Porteurs de projets éligibles

La mesure concerne la France métropolitaine, les départements et régions d'outre-mer (DROM), ainsi que les collectivités d'outre-mer (COM) et la Nouvelle-Calédonie.

Pour les COM et la Nouvelle-Calédonie, cette aide de l'État pour la transition écologique leur bénéficie indépendamment de leurs compétences propres. Le cas échéant, les critères exposés dans ce cahier pourront être adaptés.

[1] Les recommandations du Cerema sont consultables en ligne : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable

La candidature est portée par une personne morale appelée « porteur de projet », que sont :

- Les collectivités territoriales et leurs groupements ;
- Les établissements publics d'aménagement.

Les groupements de collectivités sans personnalité juridique propre sont également éligibles, soit quand la collectivité sur le territoire de laquelle se trouvent les ouvrages ou aménagements projetés n'a pas les moyens d'assurer seule la maîtrise d'ouvrage du projet, soit quand le projet est porté par un ensemble de collectivités maître d'ouvrages.

2.2. Nature des projets éligibles

Les subventions seront attribuées aux projets qui suppriment une discontinuité cyclable (modalité 1) ou réalisent un itinéraire continu et sécurisé (modalité 2).

Modalité 1 - Une résorption de discontinuité cyclable peut consister en :

- un ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle ;
- le traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants.

La résorption de la discontinuité doit permettre de joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants, ou de connecter un pôle générateur de trafic à un aménagement cyclable existant.

Modalité 2 – La réalisation d'un aménagement cyclable continu et sécurisé concerne des itinéraires de moins de 15 km de longueur, qui peut contenir une résorption de discontinuité.

Pour les deux modalités de projets, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés en site propre, séparés de la circulation automobile (pistes cyclables ou voies vertes).

Sont éligibles en termes de dépenses les seuls coûts directement liés au projet d'aménagement cyclable sécurisé :

- 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 à la part des coûts au *prorata* de 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 sont éligibles s'ils sont externes, liés directement au projet (études d'avant-projet, étude d'impact, acquisitions foncières…) et si l'acte juridique passé pour son exécution est postérieur à la date de dépôt du dossier ;
- les frais d'installation d'un compteur de trafic vélo sur l'infrastructure réalisée son éligibles.

Afin d'être éligibles, les projets devront être suffisamment matures au regard de l'état des procédures, notamment commande publique, concertation, acquisitions foncières ou contraintes environnementales. Cette opérationnalité du projet doit permettre un engagement

du projet d'ici fin 2025 et une durée de réalisation du projet de 4 ans maximum, sauf exception justifiée par la complexité du projet.

L'exécution du projet (ou, le cas échéant, des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention) ne peut commencer avant que le dossier de demande ne soit déposé sur la plateforme Démarches Simplifiées. L'accusé de réception reçu suite au dépôt de la demande permet de commencer les travaux concernés, sans préjuger toutefois de l'obtention d'une éventuelle subvention.

Les aménagements cyclables devront respecter les recommandations du Cerema présentées dans le guide « rendre sa voirie cyclable »[2] sauf dérogations ponctuelles et dûment justifiées. Ces recommandations portent notamment sur les types d'aménagements à privilégier et leur dimensionnement, selon les trafics et vitesses des véhicules motorisés et les flux vélos attendus. Une attention particulière à la sécurisation des carrefours et des connexions entre tronçons de nature différente. Le porteur de projet pourra bénéficier d'un appui des services déconcentrés de l'État pour l'amélioration technique de son projet.

Par ailleurs, le fonds vert peut aider les collectivités territoriales à faire émerger des projets à forte ambition environnementale sur une enveloppe dédiée à des prestations d'ingénierie d'animation, de planification ou de stratégie. La mobilisation de cette enveloppe se fait *via* une demande complémentaire dans le cadre de la mesure « ingénierie » du fonds vert[3].

2.3. Hiérarchisation et sélection des projets

Hiérarchisation des projets

Les dossiers éligibles seront instruits en donnant priorité aux projets selon les modalités proposées ci-dessous :

- Gouvernance et insertion dans une politique de déplacements

Le candidat devra présenter la politique cyclable dans lequel son projet s'inscrit, sa cohérence avec la politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants) et avec les documents de planification locale (plans de mobilité, plans de mobilité simplifié, schémas directeurs cyclables supra ou infra-territoriaux) et de planification écologique (plans climat air énergie territoriaux, COP régionales, contrats pour la réussite de la transition écologique…).

Les modalités d'implication (ou à défaut de consultation) des associations ou des usagers seront explicitées.

L'impact du projet devra être apprécié en termes de fréquentation attendue pour les déplacements du quotidien (types de publics destinataires, types de trajets concernés, fréquence probable d'utilisation, évolution des distances parcourues) et en termes de désenclavement de quartiers précarisés.

[2] https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable
[3] https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-lingenierie-des-collectivites-pour-leurs-projets-de-transition-ecologique-3/

- Qualité technique

La lisibilité et la complétude des éléments techniques fournis, la conformité de l'aménagement à la réglementation (accessibilité de la voirie, statut de la voie, signalisation, etc.) et le respect des recommandations du Cerema sont attendus. D'éventuelles dérogations seront étayées.

Les projets seront évalués sur les dimensions de l'aménagement en fonction des usages attendus, les pentes de cheminement, la qualité des revêtements, la qualité d'usage pour les piétons, le niveau de sécurité proposé par la conception des intersections, la politique d'entretien prévue.

- Maturité du projet

Les projets prêts à démarrer, notamment ceux pour lesquels un dossier de demande de subvention a été présenté au 7e appel à projet du Fonds mobilités actives (annulé fin 2024), seront particulièrement recherchés.

Une priorité sera donnée aux projets visant :

- des communes et des intercommunalités rurales ;
- au désenclavement de populations fragiles, notamment celles situées dans des quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville ;
- des territoires peu dotés en aménagements cyclables ;
- la desserte de gares, pôles d'échanges ou établissements scolaires.

Instruction

Le préfet de région procédera à la sélection des projets lauréats et à la détermination du montant de la subvention attribuée, après instruction par les services déconcentrés de l'État en région chargés de la mobilité, avec le cas échéant l'appui du Cerema au sein de la cellule régionale France Mobilités. Un avis national sera rendu sur les projets demandant une subvention de plus de 1 M€.

Détermination du montant de la subvention attribuée

Le montant de financement (des projets éligibles et retenus) est déterminé pour chaque opération en respectant des modalités de subventions précisées au point 3 et en tenant compte :

- De la qualité technique du projet et de son caractère structurant ;
- De la capacité contributive du porteur de projet ;
- De la desserte d'un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV).

Le taux de financement des projets d'aménagements cyclables éligibles et retenus par le biais du fonds vert est prévu à 25 % maximum. Ce taux pourra toutefois être adapté par le préfet de région, en fonction de difficultés particulières liées aux caractéristiques du territoire (notamment les quartiers prioritaires de la ville), de la collectivité porteuse ou du projet, dans la limite de 50 % (et 60 % Outre-Mer).

Ces taux d'intervention s'appliquent sur l'assiette éligible, hors taxe.

2.4. Articulations avec les autres dispositifs liés

Les projets d'aménagements cyclables situés en ZFE ont vocation à être financés prioritairement selon le cahier d'accompagnement « Accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) ».

Pour les territoires ruraux, les projets non éligibles selon ce cahier d'accompagnement peuvent être déposés selon les modalités du cahier d'accompagnement « Mobilités rurales ».

Le préfet de région veillera à orienter le porteur de projet dans le cas où le projet déposé peut bénéficier d'un autre dispositif de soutien porté par l'État.

Les 27 intercommunalités lauréates de l'appel à programmes « territoires cyclables »[4], ainsi que les communes en faisant partie ne sont pas éligibles à la mesure.

Les porteurs de projet pourront, le cas échéant, mobiliser les capacités d'intervention de la Banque des territoires sous forme de financements d'ingénierie territoriale (pour accompagner le montage et la structuration des projets) ou d'offres de prêts sur fonds d'épargne (pour renforcer l'effet levier du fonds vert en faveur d'investissements à impacts).

[4] 27 collectivités lauréates : https://www.francemobilites.fr/cartographie-laureats#toc-3-les-laureats-de-l-appel-a-territoires-cyclables-2023

3. MODALITÉS DE CANDIDATURE ET DE CONTRACTUALISATION

3.1. Composition et modalités de dépôt des dossiers de candidature

Tous les dossiers de candidature doivent être déposés sur la plateforme unique de dépôt Démarches simplifiées, accessible depuis la plateforme Aides-territoires :

https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-les-amenagements-cyclables/

Un échange préalable avec les services de l'État avant le dépôt de la demande en ligne est recommandé afin de s'assurer que le fonds vert est l'outil adapté au soutien du projet concerné, au regard des autres aides financières « de droit commun » proposées par l'État et par les opérateurs.

La demande de subvention du fonds vert se fait au moyen du formulaire qui doit être rempli en ligne et complété par des documents listés dans le formulaire. Une attention particulière est demandée sur les éléments suivants :

- Le dossier de présentation du projet, qui doit comprendre un diagnostic illustré du contexte cyclable, des modalités de gouvernance du projet, de l'aménagement prévu en détail et des fréquentations attendues, le dossier étant présenté selon le plan à télécharger ;
- La fiche descriptive des coûts, selon le modèle à télécharger ;
- Lorsque le projet est sollicité dans le cadre d'un co-portage, un accord de principe de la collectivité éligible co-porteuse du projet doit être fourni ;
- Le plan de financement prévisionnel doit préciser le montant de subvention demandé au titre du fonds vert et, le cas échéant, les autres subventions publiques demandées et/ou obtenues ;
- La délibération de l'organe délibérant donnant l'autorisation au maire ou au président de solliciter la demande de subvention pour le projet concerné ; pour les porteurs agissant par délégation, un accord de principe de l'entité délégataire compétente (exemple : la Région) ;
- Le relevé d'identité bancaire du porteur de projet.

À la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés durant toute la phase d'instruction du dossier.

La notification de subvention ou la décision de rejet sera communiquée aux porteurs de projet.

3.2. Conditions d'attribution de la subvention

Pour information, il est attendu un effet de levier de 1 pour 4 au niveau de l'ensemble du fonds vert, ce qui correspond à un taux de subvention moyen national de 25 %.

Les cumuls avec les autres financements de l'État sont exclus autant que possible.

Tout bénéficiaire de la subvention doit assurer une participation minimale de 20 % au financement de ce projet, et notamment lorsque la collectivité (ou le groupement de collectivités) est maître d'ouvrage et bénéficiaire de la subvention, dans les conditions prévues au III de l'article L. 1111-10 du CGCT.

Les règles propres à chaque fonds européen s'appliquent par ailleurs.

Les subventions d'investissement sont soumises au décret n° 2018-514 du 28 juin 2018 relatif aux subventions de l'État à des projets d'investissement. La convention financière est établie conformément aux dispositions dudit décret.

Toute subvention au titre du fonds vert ne peut être versée que sur justification de la réalisation des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention. Toutefois, une avance peut être versée lors du commencement d'exécution du projet (sans excéder 15 % du montant prévisionnel de la subvention) et des acomptes peuvent ensuite être versés au fur et à mesure de l'avancement du projet sans excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

Le solde de la subvention au titre du fonds vert ne peut dépasser le montant maximum d'aide octroyé prévu dans la décision ou la convention de financement et sera versé sur présentation d'un bilan d'exécution actualisé.

3.3. Modalités de contractualisation

L'attribution de la subvention donne obligatoirement lieu à la signature d'une convention financière ou d'une décision attributive de subvention qui précisera notamment :

- L'identification du ou des bénéficiaires ;
- La désignation du projet, les dépenses subventionnées par le fonds vert et son calendrier de réalisation ;
- Le montant de la subvention et son échéancier de versement ;
- Les obligations de rendre compte du porteur de projet ;
- Les règles de communication s'agissant d'une aide « Fonds vert » ;
- Les modalités de remboursement en cas de non réalisation du projet ou de non-respect des engagements pris.

3.4. Engagements réciproques

Pour les projets d'aménagements cyclables dont le coût total est supérieur à 500 000 € HT, les porteurs devront prévoir la mise en place d'un compteur de trafic automatique au niveau du projet ou à proximité, sauf si un compteur à proximité est déjà existant. Les données de ce compteur devront être versées à la plate-forme nationale des fréquentations[5].

Les porteurs de projets devront également renseigner les caractéristiques de l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans Point d'Accès National aux données de transport[6].

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.

La description du projet et sa localisation, saisies dans la demande en ligne, pourront être utilisées à des fins de communication ou de bilan dans le cadre du fonds vert.

[5] https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/#
[6] https://transport.data.gouv.fr/

La collectivité ou le groupement de collectivités qui bénéficie d'une subvention du fonds vert doit publier son plan de financement et l'afficher de manière permanente pendant la réalisation de l'opération et à son issue, en veillant à ce que la participation de l'État soit signalée de manière visible. La collectivité bénéficiaire du financement transmet un bilan d'avancement annuel de l'action, et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées.

La liste complète des projets subventionnés par le fonds vert sera publiée en début d'exercice suivant au niveau national et sur les sites internet officiels de l'État dans la région.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre du fonds vert vaut acceptation par le porteur de projet de :

- Participer aux réunions d'animation, de capitalisation, d'évaluation et de valorisation que pourraient organiser le ministère chargé de l'écologie, le ministère chargé de l'aménagement du territoire, le ministère chargé des transports ou les services déconcentrés de l'État, ainsi que les cellules régionales France Mobilités ;
- Être référencé sur la plateforme France Mobilités[7] et son observatoire des politiques locales de mobilités[8] ;
- Convier les services de l'État et ses opérateurs territorialement compétents à participer à la structure de pilotage du projet mise en place, le cas échéant, notamment dans le but d'évaluer l'impact écologique du projet ;
- Transmettre au préfet un bilan d'avancement semestriel de l'action et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées ;
- Mentionner la participation de l'État au projet dans toute communication, sur le projet, réalisée par le maître d'ouvrage ou avec son concours ;
- Indiquer sur les panneaux apposés sur le lieu du projet, s'il se prête à un tel affichage, la participation de l'État au projet.

[7] https://www.francemobilites.fr/plateforme
[8] https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite

LE FONDS VERT

Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires

MINISTÈRES
AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

FRANCE NATION VERTE

Agir · Mobiliser · Accélérer