



DÉCISION PRISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Délégation faite au Président

Réf. : P397_2021

Date : 02/12/2021

OBJET : Appel à projets "Fonds Mobilités Actives - continuité cyclable" - Bus Nouvelle Génération - Signature de la convention de financement

Exposé

La Communauté d'agglomération mène une politique ambitieuse en faveur des mobilités actives depuis sa création. Par ses actions, elle souhaite rééquilibrer la place des différents modes de déplacement sur son territoire.

Consciente que pour être à la hauteur de son ambition, la réalisation d'aménagements cyclables de qualité sur son territoire est un préalable, elle a décidé d'intégrer cette problématique dans le cadre de la réalisation des travaux pour son projet de Bus Nouvelle Génération.

Pour accompagner et encourager les Français à choisir plus régulièrement le vélo comme mode de transport au quotidien, le Gouvernement a lancé en parallèle un plan vélo et mobilités actives, dont l'un des objectifs est l'amélioration et le développement d'aménagements cyclables de qualité.

Avec l'appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables », l'État soutient les projets de développement d'itinéraires cyclables continus menés par les territoires de toutes tailles afin de développer l'usage du vélo en milieu rural ou urbain.

L'opération Bus Nouvelle Génération est un projet de requalification du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin au travers de l'aménagement de voies dédiées au bus selon une approche BHNS mais également de voies cyclables en site propre.

Le projet vise l'amélioration des conditions de circulation (en matière de confort, fluidité, rapidité, régularité et fiabilité) des bus et vélos dans cette partie de la ville afin d'inciter au report modal vers les modes alternatifs pour lutter contre l'autosolisme.

Dans le cadre de ce projet, trois aménagements cyclables vont être réalisés :

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700 mètres sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant.

Le projet permet de faire la liaison entre les aménagements existants sur le quai Lawton Collins à l'est d'une part, et la rue de l'abbaye à l'ouest. Les aménagements existants place Napoléon, peu confortables pour les cyclistes actuellement, seront remplacés par ceux prévus dans le cadre de ce projet. La gare bénéficiera d'un aménagement cyclable qui la reliera au centre-ville en toute sécurité.

Le linéaire de piste cyclable programmé au droit du pont-tournant a été remplacé par des bandes cyclables sur une longueur de 130m compte-tenu de contraintes techniques fortes interdisant la mise en place de l'aménagement initial.

2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire

Le projet assure via la rue du Val de Saire et le Pont-Tournant la liaison vers le CHPC depuis les aménagements des quais Alexandre III et quais de Caligny, prévus également dans le projet BNG. Il permettra également de lier de manière plus fluide la rue du Val de Saire depuis le quai Lawton Collins et le quai de l'entrepôt.

Les aménagements avenue Carnot doivent améliorer les liaisons vers le quartier Val de Saire et le CHPC depuis le secteur gare et l'avenue de Paris. La partie sud, entre l'avenue Jean-François Millet et la place Darinot, viendra compléter une section parallèle dans les jardins de la Divette, qui a une vocation d'agrément davantage qu'utilitaire.

3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (Rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne)

Le projet de réaménagement de carrefour a pour but d'améliorer la fluidité, le confort et la rapidité des déplacements à vélo sur l'axe cyclable est-ouest majeur de la ville.

L'ensemble de ce carrefour complexe sera réaménagé, afin :

- d'améliorer la fluidité cyclable dans le sens est-ouest au nord de la rue de l'Abbaye, et faciliter les traversées,
- de préparer l'arrivée de la voie Cyclable du Homet, projet porté par la ville de Cherbourg-en-Cotentin sur une ancienne voie ferrée traversant la rue de l'Abbaye depuis le sud,
- d'améliorer l'accessibilité des transports en commun et des cyclistes à l'Arsenal ; Concurrencer l'autosolisme ; Accompagner le déploiement de bandes cyclables par Naval Group au sein de son site, dans le cadre de son PDE.

Le coût estimé de ces aménagements est de 2 012 329 € HT. Trois dossiers de candidature à cet appel à projets ont donc été déposés.

Par un courrier du Ministre délégué chargé des Transports, en date du 28 septembre 2020, la Communauté d'agglomération a été informée qu'une subvention maximum de 804 932 € lui a été accordée, soit un taux de 40,00 % de la dépense subventionnable hors taxes.

Il convient maintenant de contractualiser cet engagement dans le cadre d'une convention de financement.

Par ces motifs, le Président de la Communauté d'Agglomération du Cotentin,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.5211-10,

Vu la délibération DEL2021_101 du 29 juin 2021 portant délégation de pouvoir du Conseil au Bureau et au Président de la Communauté d'Agglomération du Cotentin - Modification n°2,

Vu l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » lancé par l'État le 20 décembre 2019, et son cahier des charges,

Vu les dossiers de candidature déposés par le Président de la Communauté d'Agglomération du Cotentin en date du 29 mai 2020 et ses compléments en date des 26 et 30 juin 2020,

Vu la lettre du Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, adressée au Président de la Communauté d'Agglomération du Cotentin le 28 septembre 2020, annonçant une aide de l'État de 804 932 € maximum pour les projets,

Décide

- **D'autoriser** la signature de la convention de financement liée au projet d'aménagements cyclables du Bus Nouvelle Génération, jointe en annexe,
- **D'autoriser** le Vice-Président ou le Conseiller Délégué à signer toute pièce nécessaire à l'exécution de la présente décision,
- **De dire** que la présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Caen (par voie postale au 3 rue Arthur Leduc 14000 CAEN ou par voie dématérialisée via l'application « Télérecours citoyens » sur le site www.telerecours.fr) dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de l'accomplissement des formalités de publicité requises.

Le Président,

David MARGUERITTE



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Envoyé en préfecture le 06/12/2021

Reçu en préfecture le 06/12/2021

Affiché le

ID : 050-200067205-20211206-P397_2021-AR



CONVENTION DE FINANCEMENT N°... relative aux projets ;

Bus Nouvelle Génération

- 1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant**
- 2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire**
- 3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne)**

Dans le cadre de l'appel à projets 2020
« Fonds Mobilités Actives – continuités cyclables »

ENTRE

L'État, ministère chargé des Transports, représenté par le Préfet de région Normandie, Monsieur Pierre-André DURAND, faisant élection de domicile à :
Préfecture de la Seine-Maritime 7 place de la Madeleine Rouen (76036),

ci-après dénommé « **L'État** »,

ET

La communauté d'agglomération du Cotentin, représentée par son président, Monsieur David MARGUERITTE, dont le siège est au 8 rue des Vindits, 50130 Cherbourg-en-Cotentin

ci-après dénommé « **le Porteur de projet** »,

L'État et **le Porteur de projet** étant dénommés ci-après collectivement les « parties » et individuellement « une partie ».

Vu la loi organique n°2001-692 modifiée du 1^{er} août 2001 relative aux lois finances ;

Vu le décret n°2004-374 modifié du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation, à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

Vu le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour les projets d'investissement ;

Vu 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 ;

Vu 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

Vu le Plan vélo et mobilités actives annoncé par le Premier Ministre le 14 septembre 2018 ;

Vu l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » lancé par l'État le 20 décembre 2019, et son cahier des charges ;

Vu les dossiers de candidature déposés par le Président de la communauté d'agglomération du Cotentin en date du 29 mai 2020 et ses compléments en s en date des 26 et 30 juin 2020 ;

Vu la décision du XXX de signer la convention de financement liée au projet d'aménagements cyclables XXX.

Vu la lettre du ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, adressée au Président de la communauté d'agglomération du Cotentin le 28 septembre 2020, annonçant une aide de l'État de 804 932 euros maximum pour les projets ;

Vu la convention relative au financement, au titre de l'exercice 2020, du fonds mobilités actives signée le 27 octobre 2020 entre l'État et l'AFITE.

IL EST CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

PRÉAMBULE

Pour accompagner et encourager les Français à choisir plus régulièrement le vélo comme mode de transport au quotidien, le Gouvernement a lancé le plan vélo et mobilités actives. Ce plan vise à améliorer et développer les aménagements cyclables de qualité, à lutter contre le vol, à créer un cadre incitatif notamment financier reconnaissant l'usage du vélo, au développement d'une culture vélo en généralisant notamment l'acquisition du savoir rouler à l'école élémentaire, ce dans tous les territoires. L'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements des Français, pour atteindre 9 % d'ici 2024.

Pertinent pour les déplacements inférieurs à 5 ou 10 km, non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo et le vélo à assistance électrique ont de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité :

- **La santé** : La pratique du vélo permet de prévenir les pathologies comme l'obésité, le diabète ou les maladies coronariennes.
- **La transition écologique et énergétique** : le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution à la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques.
- **L'attractivité des villes** : l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes, améliore la qualité de vie et dynamise le commerce de proximité.
- **Le moindre coût** : le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à la voiture.
- **La création d'emplois** : un tiers des vélos vendus sont assemblés en France.

Avec l'appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables », l'État soutient les projets de développement d'itinéraires cyclables continus menés par les territoires de toutes tailles afin de développer l'usage du vélo en milieu rural, en milieu urbain, en outre-mer, ...

L'opération Bus Nouvelle Génération est un projet de requalification du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin au travers de l'aménagement de voies dédiées au bus selon une approche BHNS mais également de voies cyclables en site propre. Le projet vise l'amélioration des conditions de circulation (en matière de confort, fluidité, rapidité, régularité et fiabilité) des bus et vélos dans cette partie de la ville et d'inciter au report modal vers les modes alternatifs afin de lutter contre l'autosolisme.

Les trois projets cyclables proposés s'inscrivent dans le schéma cyclable de Cherbourg-en-Cotentin. Ce dernier, en partie réalisé, propose un maillage à l'échelle de la ville appuyé par une magistrale cyclable est-ouest qui en constitue la dorsale principale.

Le schéma directeur intègre également un projet d'axe permettant de constituer une « rocade » cyclable autour du centre-ville en s'appuyant sur la voie du Homet (longeant le boulevard Guillaume Le Conquérant). Reliant la gare ferroviaire et le secteur de l'arsenal, elle devrait être construite sur une ancienne voie ferrée. Cette voie et les sections constitueront le cœur du réseau cyclable.

Le schéma directeur cyclable est complété, dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin notamment, de zones 30 et doubles-sens cyclables, ainsi que de zones de rencontre. Les projets doivent ainsi permettre d'améliorer la porosité entre les quais et le centre-ville en constituant des traversées vers ces rues apaisées du centre-ville.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRÉSENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties et les modalités de versement du financement de la réalisation des projets d'aménagements cyclables :

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant

2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire

3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne),

ci-après dénommés le Projet, dans le cadre de l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » (AaP « FMA-CC »).

ARTICLE 2 – DESCRIPTIF DES PROJETS

2.1. Caractéristiques générales

Les projets se présentent de la manière suivante :

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant.

Le projet permet de faire la liaison entre les aménagements existants sur le quai Lawton Collins à l'est d'une part, et la rue de l'abbaye à l'ouest. Les aménagements existants place Napoléon, peu confortables pour les cyclistes actuellement, seront remplacés par ceux prévus dans le cadre de ce projet. La gare bénéficiera d'un aménagement cyclable qui la reliera au centre-ville en toute sécurité.

Le linéaire de piste cyclable programmé au droit du pont-tournant a été remplacé par des bandes cyclables sur une longueur de 130m compte-tenu de contraintes techniques fortes interdisant la mise en place de l'aménagement initial.

2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire

Le projet assure via la rue du Val de Saire et le Pont-Tournant la liaison vers le CHPC depuis les aménagements des quais Alexandre III et quais de Caligny, prévus également dans le projet BNG. Il permettra également de lier de manière plus fluide la rue du Val de Saire depuis le quai Lawton Collins et le quai de l'entrepôt.

Les aménagements avenue Carnot doivent améliorer les liaisons vers le quartier Val de Saire et le CHPC depuis le secteur gare et l'avenue de Paris. La partie sud, entre l'avenue Jean-François Millet et la place Darinot, viendra compléter une section parallèle dans les jardins de la Divette, qui a une vocation d'agrément davantage qu'utilitaire

3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne)

le projet de réaménagement de carrefour a pour but d'améliorer la fluidité, le confort et la rapidité des déplacements à vélo sur l'axe cyclable est-ouest majeur de la ville.

L'ensemble de ce carrefour complexe sera réaménagé, afin :

- Améliorer la fluidité cyclable dans le sens est-ouest au nord de la rue de l'Abbaye, et faciliter les traversées
- Préparer l'arrivée de la voie Cyclable du Homet, projet porté par la ville de Cherbourg-en-Cotentin sur une ancienne voie ferrée traversant la rue de l'Abbaye depuis le sud
- Améliorer l'accessibilité des transports en commun et des cyclistes à l'Arsenal ; Concurrencer l'autosolisme ; Accompagner le déploiement de bandes cyclables par Naval Group au sein de son site, dans le cadre de son PDE.

2.2. Descriptif détaillé

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant : cf. Annexe 1

2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire : cf. Annexe 1

3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne) : cf. Annexe 1

2.3. Délais prévisionnels de réalisation

Le projet a fait l'objet d'études projet (PRO), rendues à l'été 2021.

La date de mise en service est prévue en septembre 2023.

ARTICLE 3 – FINANCEMENT DU PROJET

3.1. Montant de la subvention

Le coût global du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 2 012 329 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée ci-dessous, est estimée à 2 012 329 euros hors taxe.

Le coût global du projet n'inclut pas les aménagements relatifs aux transports en commun (voie en site propre, aménagement d'un Pôle d'Echange Multimodal), qui ne seront pas financés au titre du Fonds Mobilités Actives - Appel à Projets Continuités Cyclables. Il n'inclut pas non les coûts relatifs au stationnement cyclable en gare. Seules les dépenses en lien avec les critères définis par le cahier des charges de cet Appel à Projets constituent la dépense subventionnable.

Une subvention non actualisable de l'État est accordée au Porteur de projet pour financer le Projet. Cette subvention est plafonnée à 804 932 (huit cent quatre mille neuf cent trente-deux) euros courants), soit un taux de 40,00 % de la dépense subventionnable hors taxe.

3.2. Dépenses subventionnables

Sont subventionnables, au titre de la présente convention, les dépenses liées directement au 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, ...) s'ils sont postérieurs à la date de dépôt du dossier de candidature.

Le coût prévisionnel du Projet se décompose comme suit :

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant

Poste de dépense	Montant (euros HT)	Dont dépense subventionnable (euros HT)
I –Frais de maîtrise d'ouvrage en lien direct avec le projet	7 297	7 297
II –Frais de maîtrise d'œuvre	131 918	131 918
III – Frais de réalisation	1411219	1 411 219
Total en euros courants (HT)	1 550 434	1 550 434
Montant total de la subvention	-	620 174

Il est noté que l'incidence financière du passage de pistes cyclables à bandes cyclables sur un linéaire de 130m est inférieure à 5 % du montant de la subvention pour ce projet.

2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire

Poste de dépense	Montant (euros HT)	Dont dépense subventionnable (euros HT)
I –Frais de maîtrise d'ouvrage en lien direct avec le projet	1 587	1 587
II –Frais de maîtrise d'œuvre	29 503	29 503
III – Frais de réalisation	315614	315 614
Total en euros courants (HT)	346 704	346 704
Montant total de la subvention	-	138 682

3 - Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne)

Poste de dépense	Montant (euros HT)	Dont dépense subventionnable (euros HT)
I –Frais de maîtrise d'ouvrage en lien direct avec le projet	666	666
II –Frais de maîtrise d'œuvre	10 964	10 964
III – Frais de réalisation	117285	117 285
Total en euros courants (HT)	128 915	128 915
Montant total de la subvention	-	46 076

3.3. Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement prévisionnel du Projet se répartit comme suit (euros HT):

Cofinanceur	Clé de répartition %	Montant prévisionnel (en € HT)
État – AaP « FMA »	40,00 %	804 932
Communauté d'Agglomération du Cotentin	60,00 %	1207397
Total	100,00%	2012329

Les montants versés au Porteur de projet par l'État ne sont pas soumis à la TVA.

ARTICLE 4 – APPELS DE FONDS

4.1. Modalités de versement des fonds

La participation de l'État au titre de l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » sera apportée de la manière suivante :

- une avance, facultative, de 10 %, sera versé sur simple demande, suite à la notification de la convention
- des acomptes sont versés sur justificatif du service fait, à hauteur maximale de 80 % de la subvention soit, au vu de la présentation des états récapitulatifs des dépenses réalisées et acquittées et production d'une copie des factures ainsi que toute autre pièce, sur demande du

service instructeur, pouvant justifier de la dépense ;

- le solde de la subvention sera versé, **après service** fait, sur présentation :
 - d'un état récapitulatif définitif des dépenses, faisant état des sommes payées par le Porteur de projet et qui devra être visé par le responsable du Projet et le comptable public ;
 - du décompte général et définitif du Projet ;
 - du certificat d'achèvement du Projet et un certificat de conformité des travaux ;
 - le rapport d'exécution du Projet visé à l'article 6 ;
 - pour les projets dont le montant total est supérieur à 500 000€ (sauf si un compteur à proximité est déjà existant) : un certificat justifiant de l'installation effective d'un compteur vélo au niveau du Projet ou à proximité, et d'un engagement à fournir les données collectées à la «plate-forme nationale des fréquentations» de Vélo & Territoires sur une durée minimale de 3 ans.

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- l'objet de la facturation ;
- la date ;
- le montant de la subvention ;
- le numéro de l'acompte ;
- le taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- les montants déjà appelés lors des acomptes précédents ;
- le montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables et le taux de subvention),
- la certification de la dépense,
- un état récapitulatif des factures objets de l'acompte.

Les versements seront effectués sur le numéro de compte RIB ouvert à la Banque de France

Code banque : 30001

Code guichet : 00297

N° de compte : C5010000000

Clé 22

Dans la mesure où le coût définitif du Projet serait inférieur au montant subventionnable retenu dans la convention, la subvention allouée serait calculée au prorata des dépenses effectivement réalisées et justifiées.

Si aucun acompte (en complément de l'avance) n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature de la convention ou si les fonds sont utilisés à d'autres fins que celles faisant l'objet de la présente convention, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'Article 8. Le cas échéant, le Porteur de projet devra rembourser à l'État les sommes indûment utilisées. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

4.2. Domiciliation de la facturation

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
État – AaP « FMA-CC »	Direction régionale de l'environnement et du logement de Normandie	Service mobilités et infrastructures	02 35 58 52 98 smi.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr
Porteur de projet	Pôle stratégie et développement territorial	Direction transports et mobilités	02 50 79 17 54 transports@lecotentii n.fr

Pour l'État, l'imputation budgétaire sera effectuée sur la sous-action

Programme	Action	Sous-action
203	44	05

4.3. Échéancier prévisionnel

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention est le suivant :

Année	2021	2022	2023	2024	TOTAL (€ HT)
Montant (€ HT)	0	160986,4	402 466	241 479,6	804 932,00

ARTICLE 5 – DURÉE DE VALIDITÉ DE LA PRÉSENTE CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa complète signature. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

ARTICLE 6 – SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION

Le Porteur de projet s'engage à informer régulièrement les services de l'État, cités à l'article 4.2, de l'avancement du Projet.

L'État pourra participer aux comités techniques du Porteur de projet pour le suivi de son exécution. En l'absence de comité technique, et en cas de demande des services de l'État, cités à l'article 4.2, un suivi du Projet sera organisé.

Le Porteur de projet s'engage par ailleurs à fournir aux services de l'État d'exécution du Projet, montrant les caractéristiques et la conformité avec le Projet programmé, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés, des aléas rencontrés, et, le cas échéant, des premières mesures de fréquentation.

Le Porteur de projet s'engage en outre à fournir aux services de l'État cités à l'article 4.2, les mesures de fréquentation des trois premières années après mise en service de l'opération sur une période hors vacances scolaires représentative, et une période de vacances scolaires représentative.

ARTICLE 7 – PUBLICITÉ ET COMMUNICATION

Le Porteur de projet doit mentionner la participation de l'État et en faire état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement. Les dossiers d'études, les documents et supports de communication mentionneront de manière explicite les logos des cofinanceurs. Le logo de l'État doit être affiché en annonce des travaux.

Le Porteur de projet s'engage par ailleurs à informer les services de l'État, cités à l'article 4.2, de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative au Projet.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires financiers du Projet.

ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RÉSILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du Projet défini dans l'article 2 de la convention doit faire l'objet d'une information préalable à l'État, notamment lorsqu'il y a une modification du tracé, ou lorsque la date de mise en service est reportée.

Dans le cas où les autorisations administratives ou des faits indépendants de la volonté des parties remettraient en cause le Projet (notamment les enquêtes publiques), les parties se rapprocheraient à l'initiative de la partie la plus diligente afin de convenir de la suite à donner.

Dans l'hypothèse où la non obtention des autorisations requises empêcherait la poursuite du Projet objet de la convention, la première des parties informée de l'empêchement informera les autres parties de ce fait par lettre recommandée avec accusé de réception.

Au vu de ces modifications ou en cas d'inexécution ou d'exécution partielle du programme, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'Article 10 en mettant en œuvre la procédure de reversement des sommes indûment perçues. Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 9 – PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

ARTICLE 10 – LITIGES

En cas de litige résultant de l'application de la présente convention et ne pouvant être résolu de manière amiable par les parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation, les parties se réservent le droit

de saisir le tribunal administratif de Rouen.

Envoyé en préfecture le 06/12/2021
Reçu en préfecture le 06/12/2021
Affiché le 
ID : 050-200067205-20211206-P397_2021-AR

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure. La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à , le

Pour l'État

Le Préfet de la région Normandie

Pour la Communauté d'agglomération du Cotentin

Le Président

Pierre-André DURAND

David MARGUERITTE

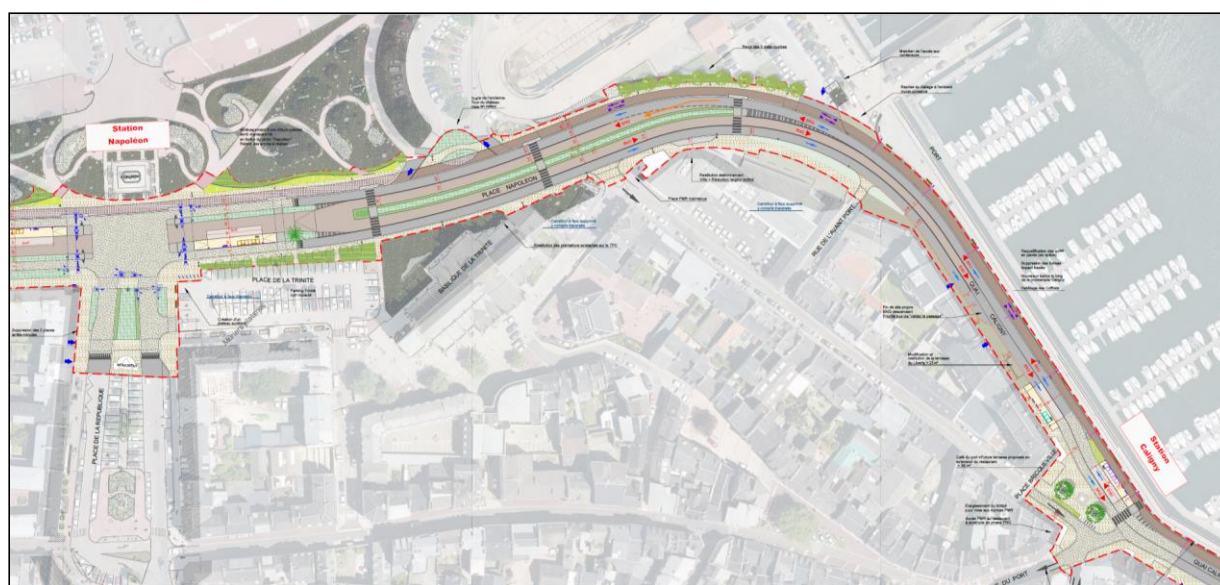
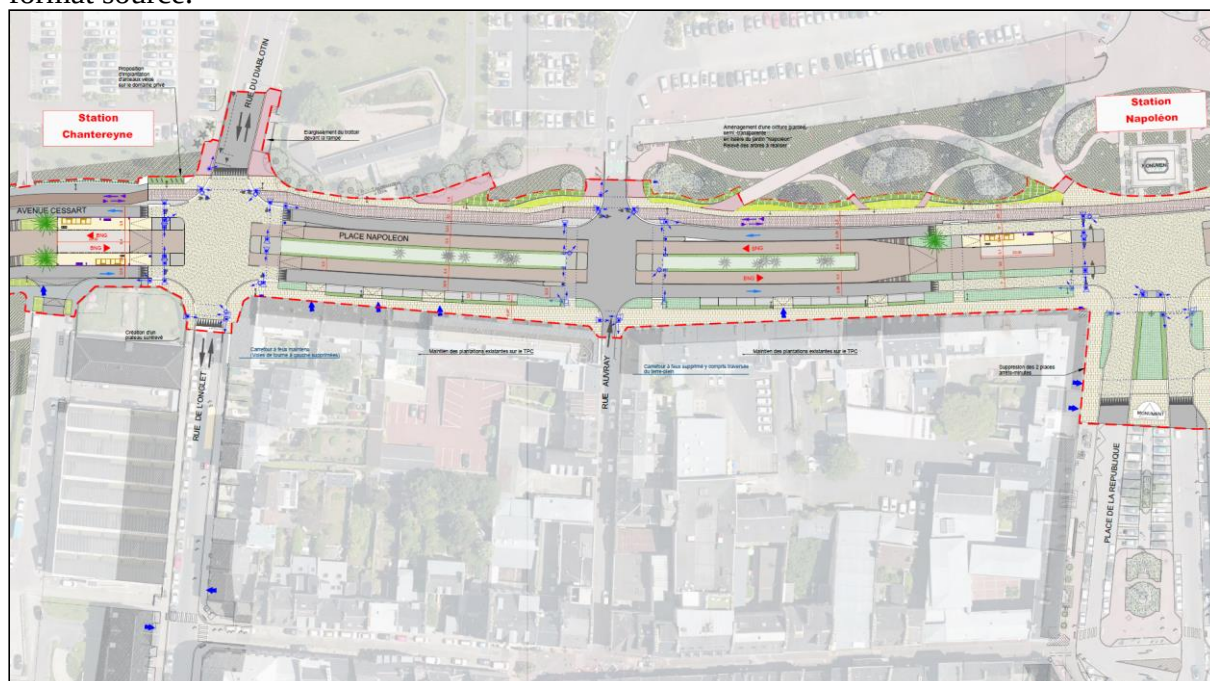
ANNEXE 1 – Plan

1 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 1700m sur la section Place Napoléon – Gare ferroviaire par les quais de Caligny et Alexandre III et de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur le pont-tournant

10.2. Description détaillée du projet

a) Plan général comprenant la signalisation prévue

Les captures d'écran ci-dessous présentent les aménagements prévus dans le cadre du projet BNG et plus particulièrement les aménagements cyclables faisant l'objet de ce dossier. Les plans globaux des aménagements urbains et paysagers sont versés en annexe de ce dossier au format source.



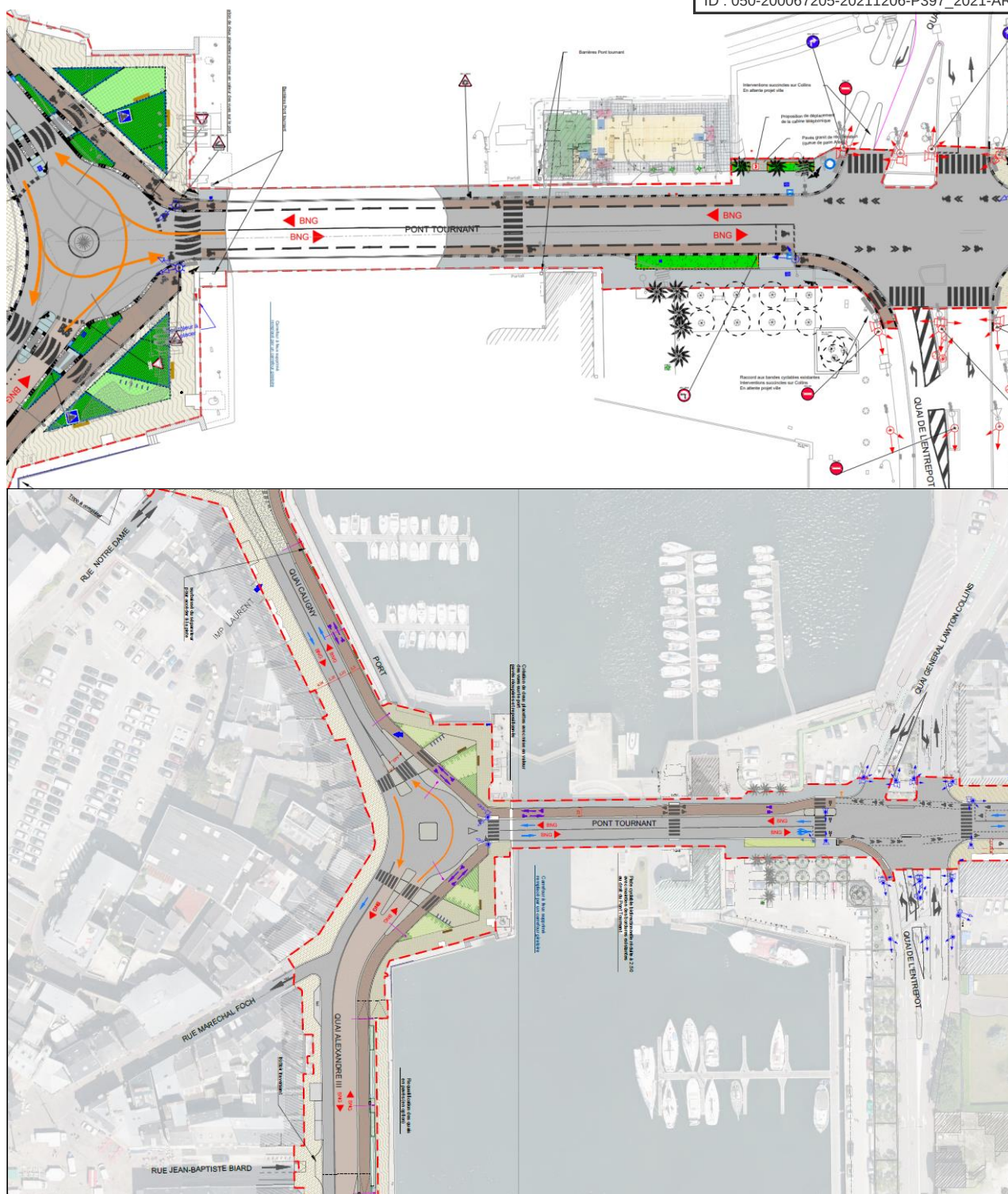
Envoyé en préfecture le 06/12/2021

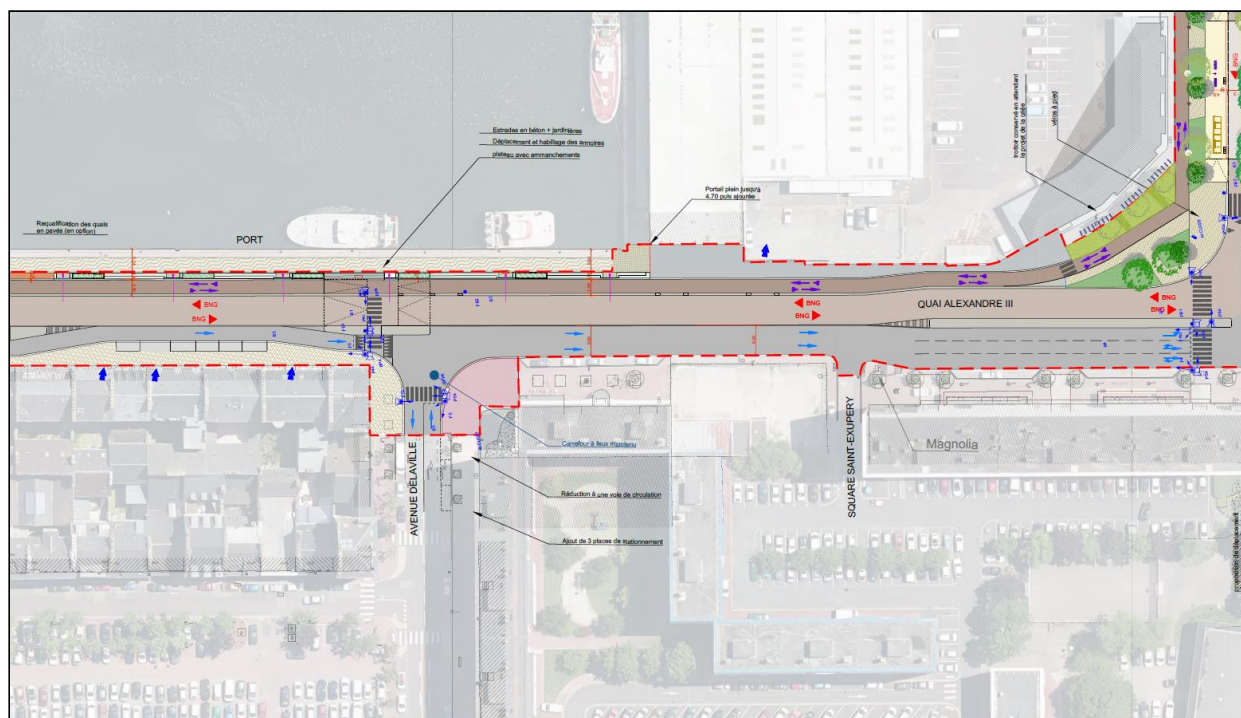
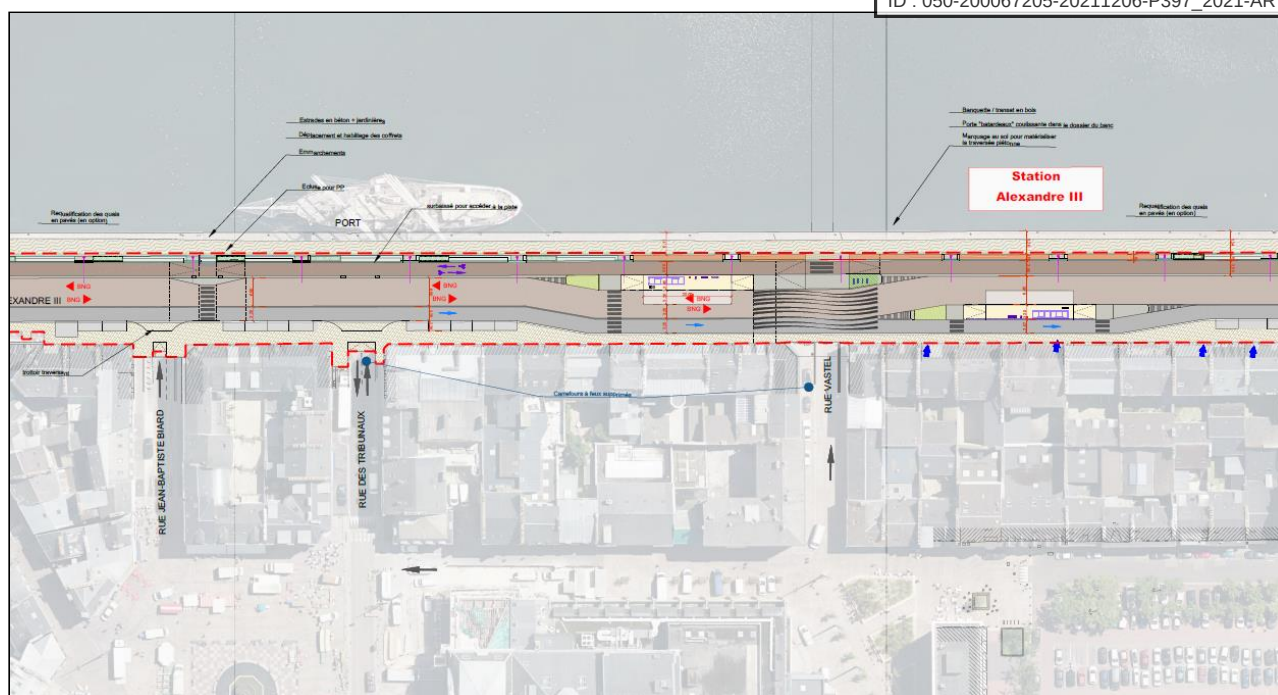
Reçu en préfecture le 06/12/2021

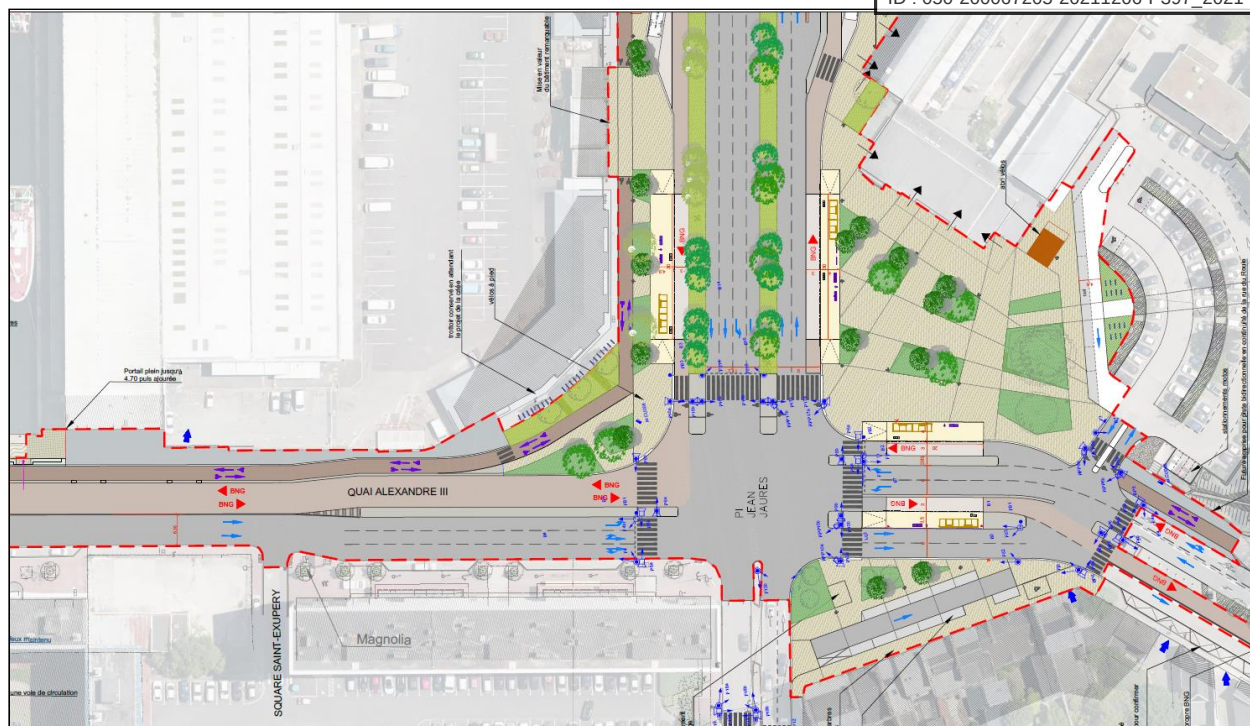
Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20211206-P397_2021-AR







b) Présentation des aménagements cyclables du projet et cohérence avec les aménagements existants ;

L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le quai Caligny et le pont tournant permet de connecter l'axe structurant Est – Ouest. Il se connecte à l'est avec les bandes cyclables existantes sur le quai Lawton Collins et quai de l'entrepôt. A l'Est, il se connecte à la piste cyclable bidirectionnelle (avenue de Cessart) existante qui sera toutefois réaménagée et élargie dans le cadre du projet BNG. Par ailleurs, le projet permettra une connexion avec le port Chantereyne via la rue du Diablotin qui est équipée de bandes cyclables.



Le quai Lawton Collins vue du carrefour avec le pont tournant. Les bandes cyclables existantes ne sont à ce jour pas reliées à d'autres aménagements cyclables vers l'ouest.

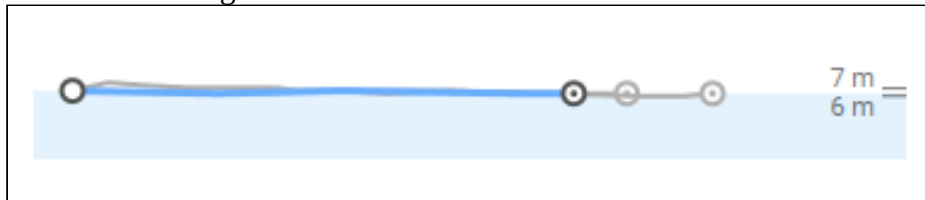


L'aménagement projeté permettra une connexion vers l'est avec la bande cyclable bi directionnelle de l'avenue de Cessart (qui sera réaménagée dans le cadre du projet BNG) et avec la rue du Diablotin (à droite sur la photo).

L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le quai Alexandre III, connecte le PEM de la gare SNCF au centre-ville, à Naval Group mais aussi à l'Hôpital Pasteur via le pont tournant.

- c) Profil en long, profils en travers type et profils en travers particuliers y compris les équipements

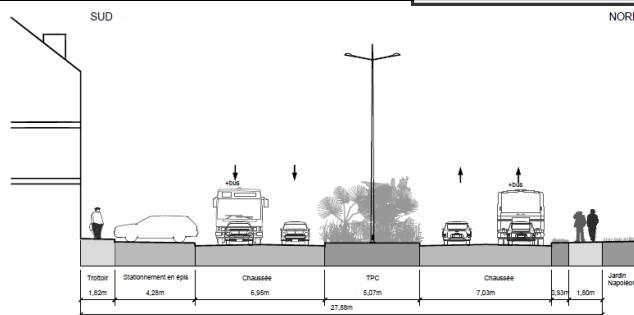
- Profil en long :



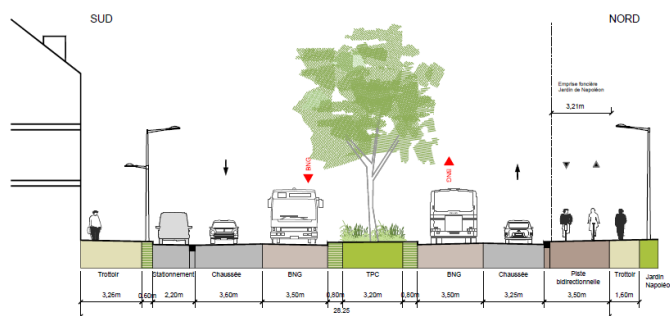
Le profil en long de l'état actuel de la section entre l'avenue de Cessart et la gare SNCF via les quais implique un relief très plat typique de la poldérisation du bassin alluviale caractérisant les abords du centre-ville de Cherbourg.

- Profil en travers :
 - Secteur Cessart-Napoléon

Coupe Cessart/Napoléon
Existant

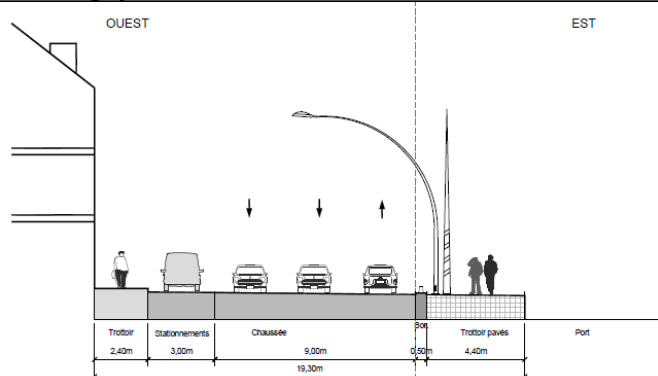


Coupe Cessart/Napoléon
Projet

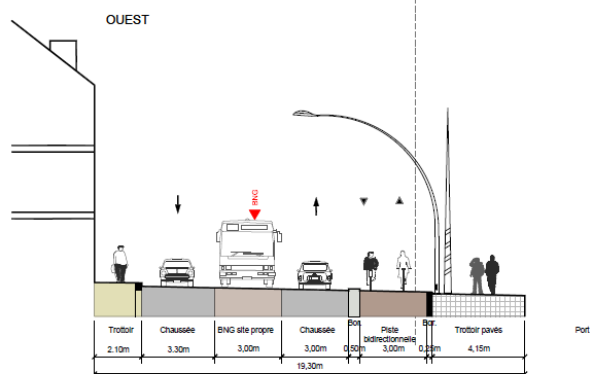


○ Secteur Quai de Caligny

Coupe Quai Caligny
Existant

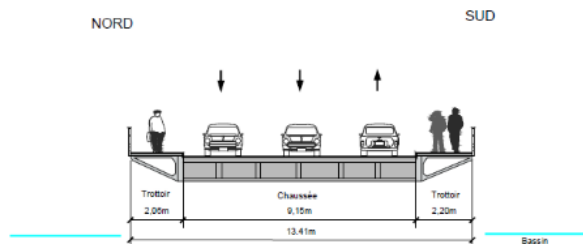


Coupe Quai Caligny
Projet

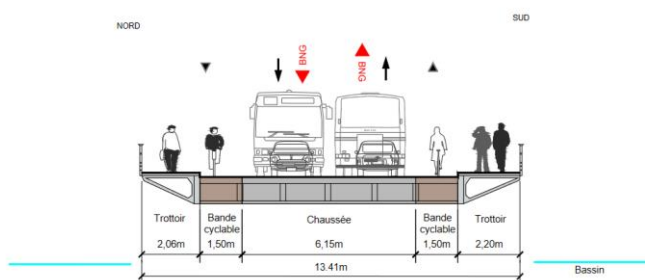


○ Secteur Pont tournant

Coupe Pont tournant Existant

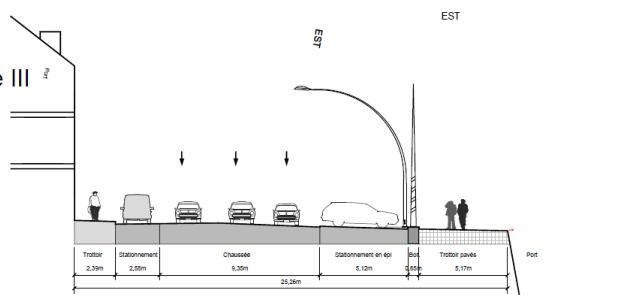


Coupe Pont tournant Projet

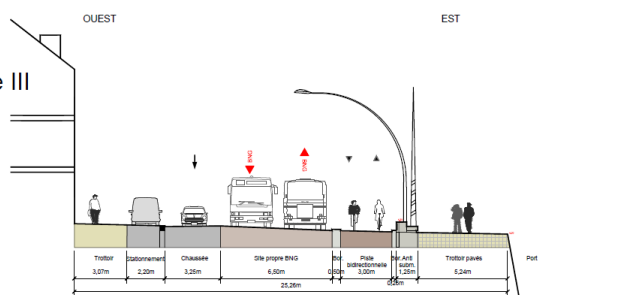


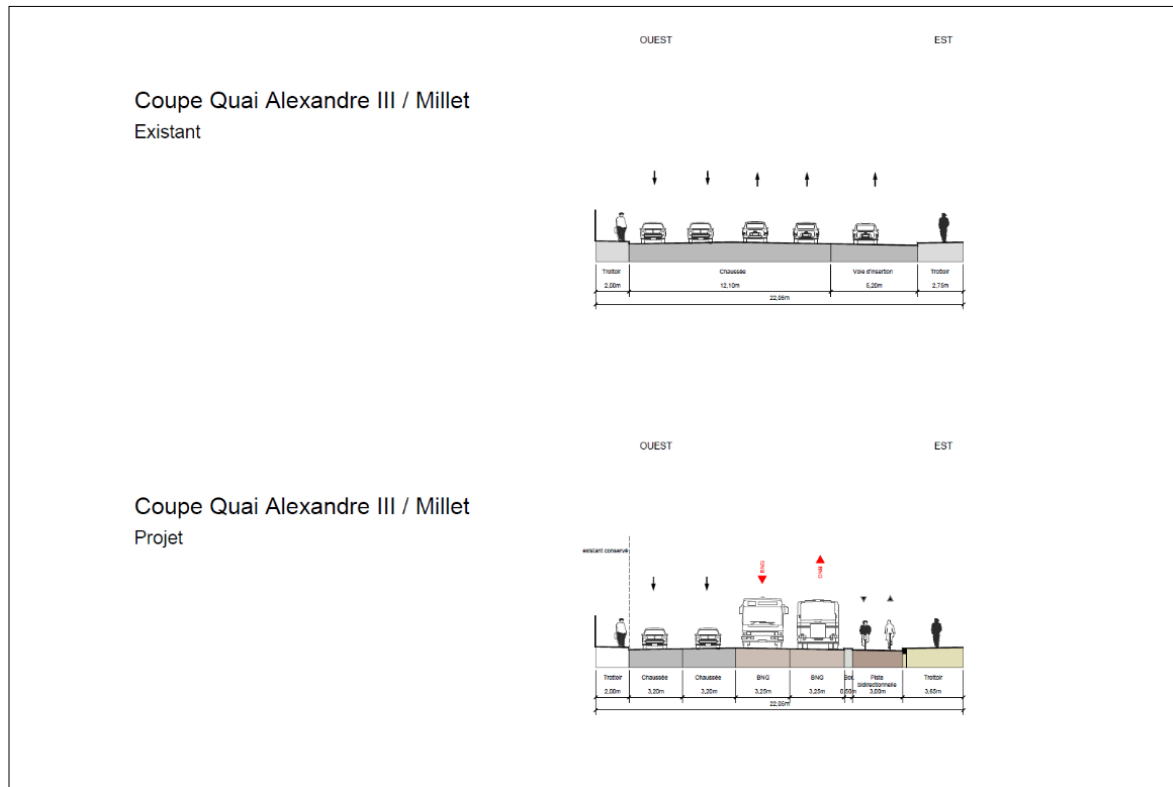
○ Secteur Quai Alexandre III

Coupe Quai Alexandre III Existant

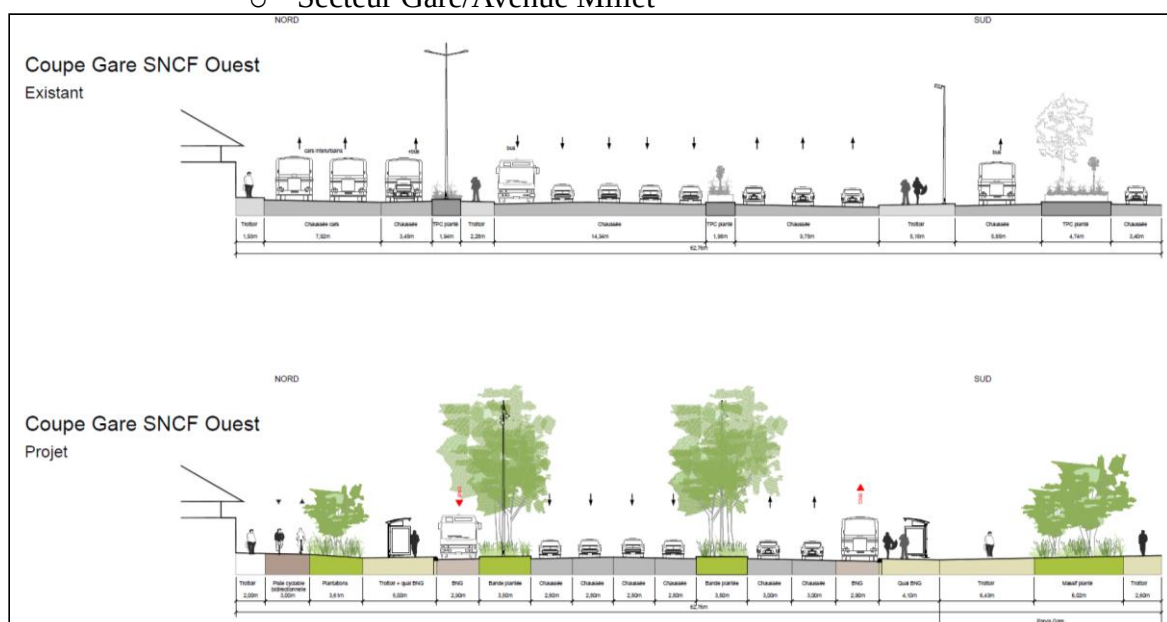


Coupe Quai Alexandre III Projet



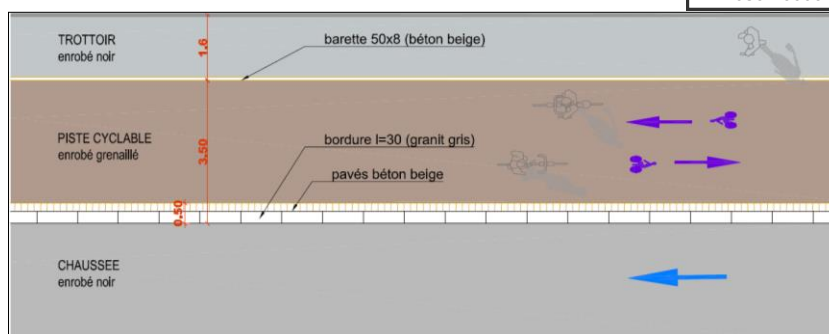


○ Secteur Gare/Avenue Millet

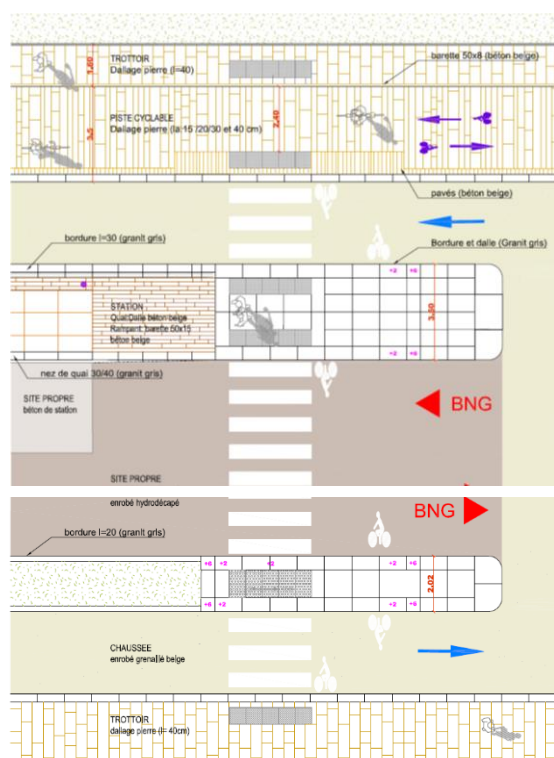


a) Nature de la chaussée et de son revêtement

Le principe retenu pour l'identification de la piste cyclable sur l'espace d'aménagement est un enrobé grenailé. La piste est séparée du trottoir par une barette en béton beige. Elle est séparée de la chaussée par une bordure en granit gris ainsi que des pavés de béton beige. Le revêtement des trottoirs et de la chaussée trancheront avec celui choisi pour la piste cyclable afin d'en améliorer la visibilité.



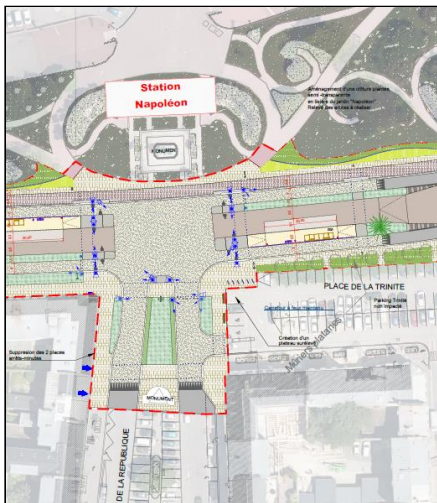
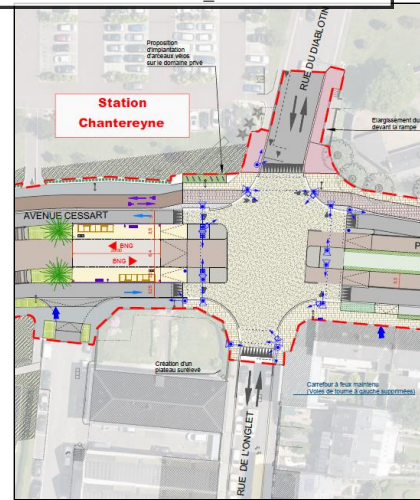
Sur le secteur de la place Napoléon, le revêtement sera constitué d'un dallage en pierre pour les modes doux afin de s'adapter à la dimension patrimoniale du site. Les dimensions de ces dallages varieront entre l'espace piéton et l'espace cyclable enfin de délimiter les deux usages. La piste sera séparée de la chaussée par des pavés en béton beige.



b) Plan de traitement des intersections comprenant la signalisation

Trois grands carrefours à feu intégreront des traversées cyclables permettant une meilleure accessibilité du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin :

Les carrefours Cessart/Napoléon/Onglet/Diablottin et Napoléon/République permettront des traversées cyclables sécurisées à feu pour rejoindre en toute sécurité le centre-ville depuis la piste cyclable.



L'aménagement Nord-Sud reliant la gare au quai Alexandre III sera traité par une traversée cyclable sécurisée à feu.

Ces traversées cyclables incluront des îlots refuge répondant aux normes en vigueur pour assurer au mieux la sécurité des usagers modes doux.

Le reste du linéaire, du fait de contraintes d'aménagement majeures ne permettent pas d'assurer de traversée cyclables formalisées par un aménagement dédié. Au droit de tous les carrefours, un abaissement de la bordure séparatrice entre la piste cyclable et la chaussée sera réalisé afin de permettre aux cyclistes de rentrer ou quitter la piste cyclable facilement.

c) Note spécifique sur l'aménagement prévu sur le pont tournant

Le pont tournant est un ouvrage d'art dont le tapis est aujourd'hui constitué de trois voies en banalisé (deux vers l'ouest et une vers l'est) ainsi que de trottoirs latéraux. Le pont se tourne pour que les bateaux (chalutiers, voiliers ainsi que vieux gréements) puissent accéder au bassin du commerce. L'accès peut se faire au maximum 4 fois par jour, 1h avant et 1 h après la grande marée. Si aucun bateau ne se présente, le pont reste fermé et donc accessible à la circulation automobile et piétonne.

Le pont tournant en tant que tel n'est long que de 35 mètres. Cependant la voirie qui le compose est longue de 130 mètres (entre le carrefour du quai de Caligny / quai Alexandre III et le carrefour quai Lawton Collins / quai de l'entrepôt et rue du Val de Saire).



L'aménagement cyclable du pont tournant est un point essentiel pour répondre au besoin de continuité entre l'est et l'ouest de la ville (le pont tournant est le seul axe de trafic est-ouest avec l'avenue Millet).

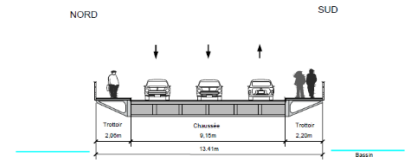
Les premières études du BNG ont donc intégrer tout naturellement la création d'une piste cyclable bidirectionnelle en lieu et place de la voie en banalisée située la plus au nord. Cet aménagement a été présenté dans le cadre de la candidature de la Communauté d'Agglomération du Cotentin à l'appel à projets.



Aménagement initialement prévu sur le pont tournant

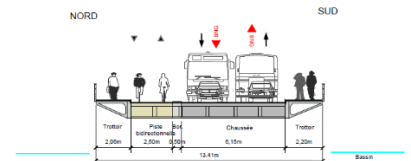
Coupe Pont tournant

Existant



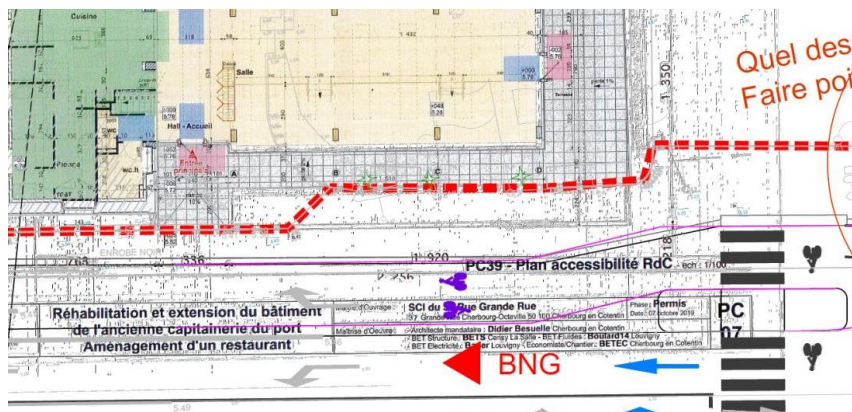
Coupe Pont tournant

Projet



Les études PRO (Projet) qui se sont déroulées après la désignation des lauréats de l'appel à projets, a engagé des réflexions plus poussées sur l'aménagement de ce secteur.

C'est tout d'abord la requalification de l'ancienne capitainerie en restaurant qui a montré que le projet n'était pas réalisable du fait de cessions foncières entre le restaurateur, Ports de Normandie et la ville dont la Communauté d'Agglomération n'avait pas connaissance. Ainsi, le projet de restaurant empiète sur l'espace public rendant l'aménagement prévu caduque puisque le trottoir ne pouvait pas être restitué.



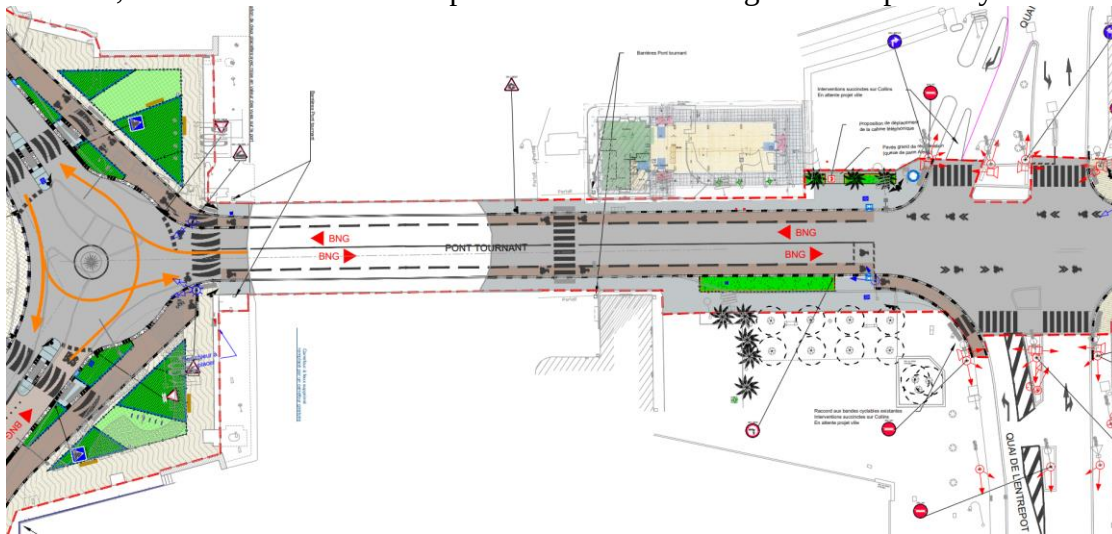
Superposition du projet de restaurant avec l'aménagement projeté en AVP.

Par ailleurs, l'aménagement en piste cyclable bidirectionnelle posait des questions d'interfaces avec le barriérage du pont tournant. En effet lorsqu'il est ouvert, des barrières se ferment pour empêcher les voitures d'accéder au pont pendant sa manœuvre. Les barrières se ferment en deux temps : tout d'abord se ferment les barrières qui permettent d'accéder à l'ouvrage, puis dans un second temps les barrières qui permettent d'en sortir.

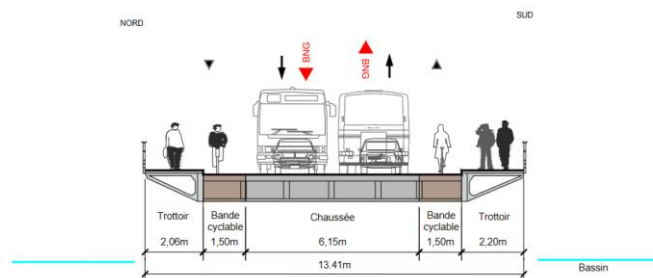
Ce système était peu compatible avec l'aménagement d'une piste cyclable puisque les vélos engagés sur le pont auraient pu avoir des difficultés à évacuer le pont tournant alors même que l'intérêt de du système est d'évacuer le plus rapidement possible le trafic.

Enfin, l'aménagement d'une piste cyclable sur le pont tournant complexifiait le carrefour situé à l'est du pont tournant et ne rendait pas aisé les itinéraires des cyclistes voulant se rendre vers

la rue du Val de Saire ou vers le quai de l'entrepôt à partir du Pont Tournant. En effet tous les axes du carrefour situé à l'ouest sont ou seront équipées de bandes cyclables. Il est donc plus cohérent d'aménager le pont tournant en bandes cyclables pour une meilleure continuité. Côté Est, les bandes se raccordent parfaitement à l'aménagement de pistes cyclables.



Coupe Pont tournant
Projet



Les bandes cyclables sont parfois perçues comme étant moins qualitatives qu'une piste cyclable. Le sentiment d'isolement par rapport à la circulation générale est moins fort. La Communauté d'Agglomération du Cotentin souhaite toutefois que cet aménagement soit réalisé de manière à proposer un axe attractif pour les cyclistes, qui participera au report modal.

Aussi, pour assurer cette ambition, la bande cyclable du pont tournant sera :

- D'un revêtement contrastant avec le revêtement du reste de la chaussée pour être davantage identifiée (enrobé grenailé clair).
- D'une largeur d'1,5, conformément aux normes en vigueur.
- Equipée d'un séparateur (bande cannelée à l'étude) pour mieux délimiter la bande de la circulation générale (sans toutefois réaliser une séparation trop haute, déconseillée par notre Maître d'œuvre car dangereuse et dont la tenue dans le temps n'est pas toujours approuvée).
- Validée par les associations locales (celles-ci ont d'ores et déjà donné un avis favorable à l'aménagement proposé).

Envoyé en préfecture le 06/12/2021

Reçu en préfecture le 06/12/2021

Affiché le



ID : 050-200067205-20211206-P397_2021-AR

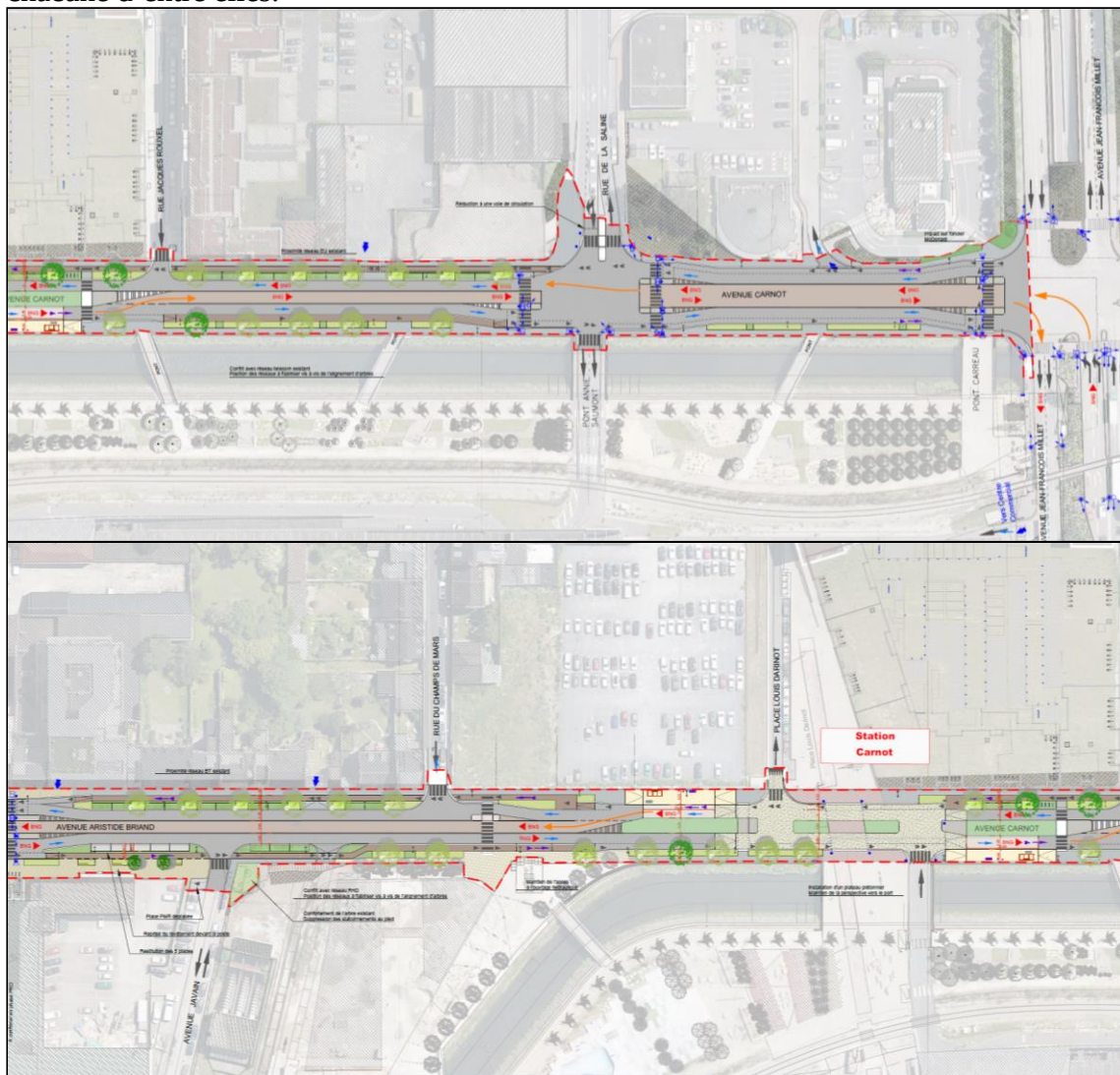
2 - Aménagement de 1050 mètres d'infrastructures cyclables Avenue Carnot et rue du Val de Saire

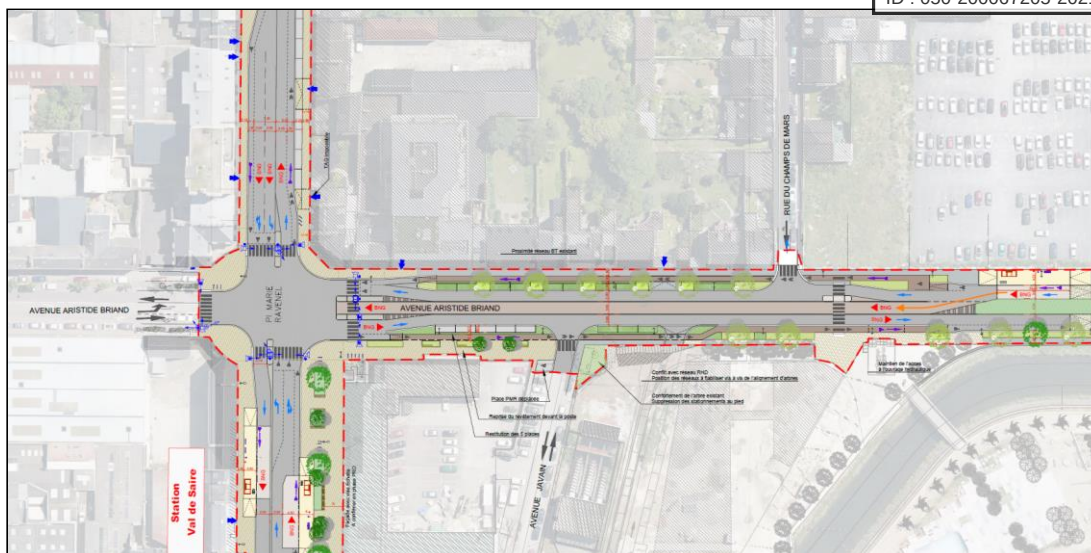
10.3. Description détaillée du projet

a) Plan général comprenant la signalisation prévue :

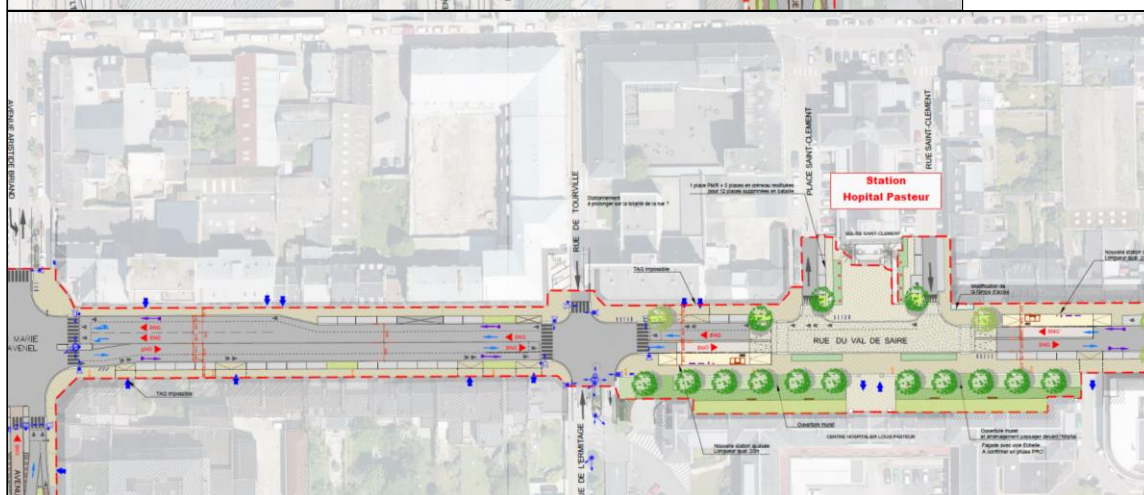
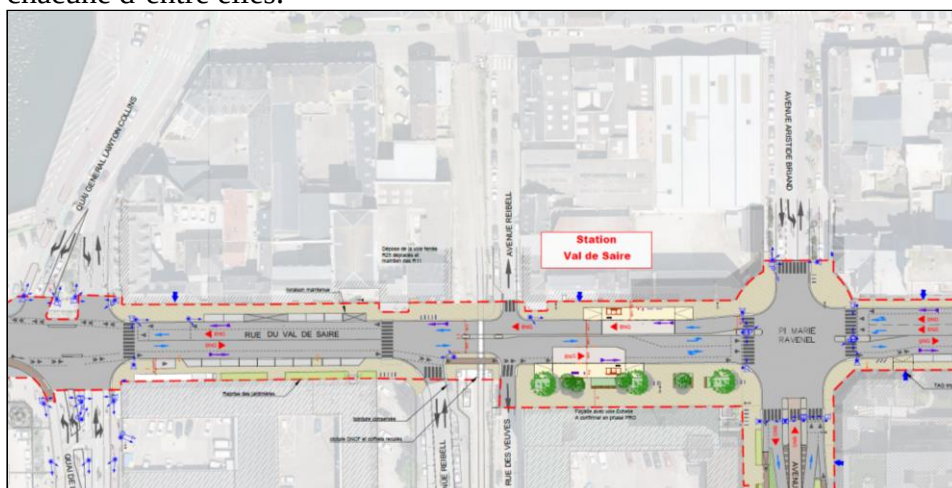
Les captures d'écran ci-dessous présentent les aménagements prévus dans le cadre du projet BNG et plus particulièrement les aménagements cyclables faisant l'objet de ce dossier. Ces plans sont issus des plans normalisés grand format des études AVP, présentant les aménagements urbains et paysagers. D'un poids important, ils pourront être transmis aux services instructeurs à leur demande

Les trois illustrations suivantes concernent l'avenue Carnot. Le Nord se situe à gauche de chacune d'entre elles.





Les deux illustrations suivantes concernent la rue du Val de Saire. Le Nord se situe en haut de chacune d'entre elles.



b) Présentation des aménagements cyclables du projet et cohérence avec les aménagements existants

Les aménagements cyclables présentés dans le cadre de ce dossier impliquent des interfaces avec des aménagements existants à savoir :

- La piste cyclable située avenue de Paris et permettant l'accès à la partie sud-est de la ville (liens vers la commune déléguée de Tournallville).

- Les aménagements cyclables (de type bandes cyclables) situés quai Lawton Collins et Quai de l'entrepôt, présentant une interface à l'ouest de la rue du Val de Saire.



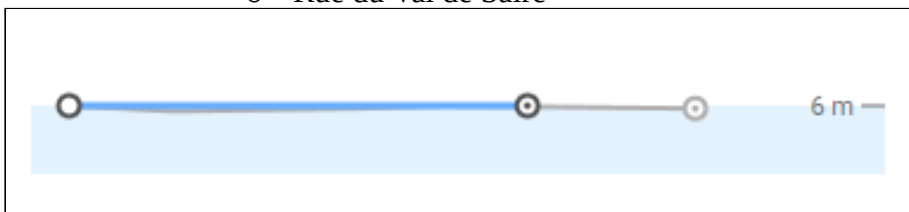
Le quai Lawton Collins vue du carrefour avec le pont tournant (la rue du Val de Saire est à droite. Les bandes cyclables existantes ne sont à ce jour pas reliée à d'autres aménagements cyclables vers l'est.

Le quai de l'Entrepôt vue du carrefour avec le pont tournant. Les bandes cyclables ne sont pas reliées à d'autres aménagements cyclables vers l'est.



- a) Profil en long, profils en travers type et profils en travers particuliers y compris les équipements

- Profils en long
 - Rue du Val de Saire

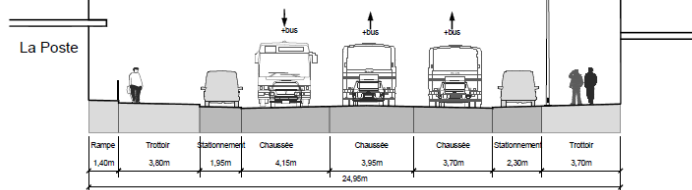


- Avenue Carnot

- Profils en travers

Coupe Carnot Nord

Existant

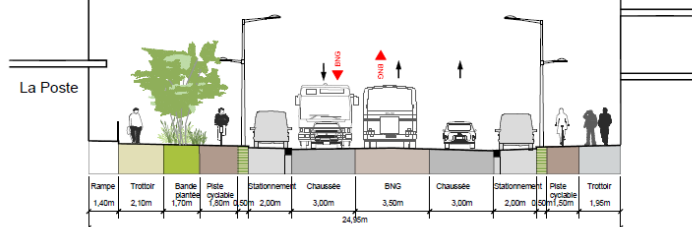


OUEST

EST

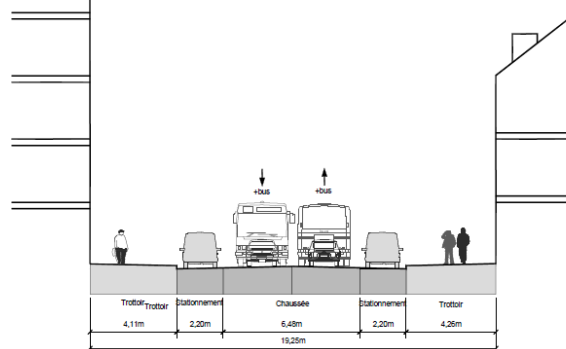
Coupe Carnot Nord

Projet



Coupe Val de Saire

Existant

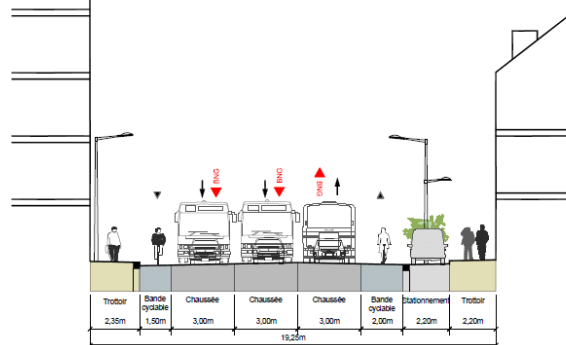


NORD

SUD

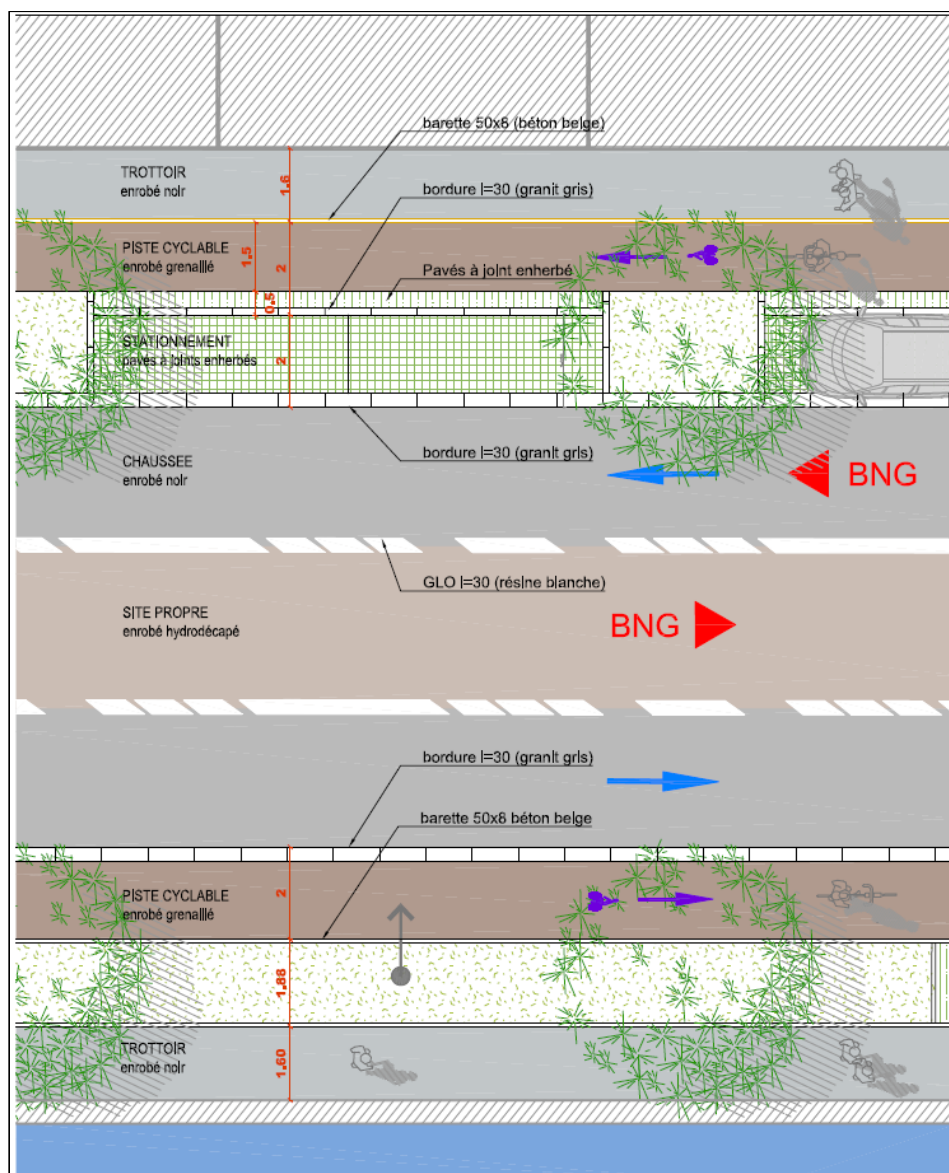
Coupe Val de Saire

Projet



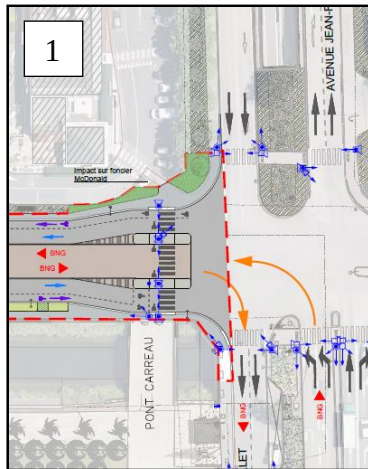
a) Nature de la chaussée et de son revêtement

Le principe retenu pour l'identification des pistes cyclables sur l'espace d'aménagement est un enrobé grenailé. La piste est séparée du trottoir par une barrette en béton beige. Elle est séparée de la chaussée par une bordure en granit gris. Lorsqu'elle jouxte du stationnement, la piste cyclable est séparée des places avec des pavés à joints enherbés.

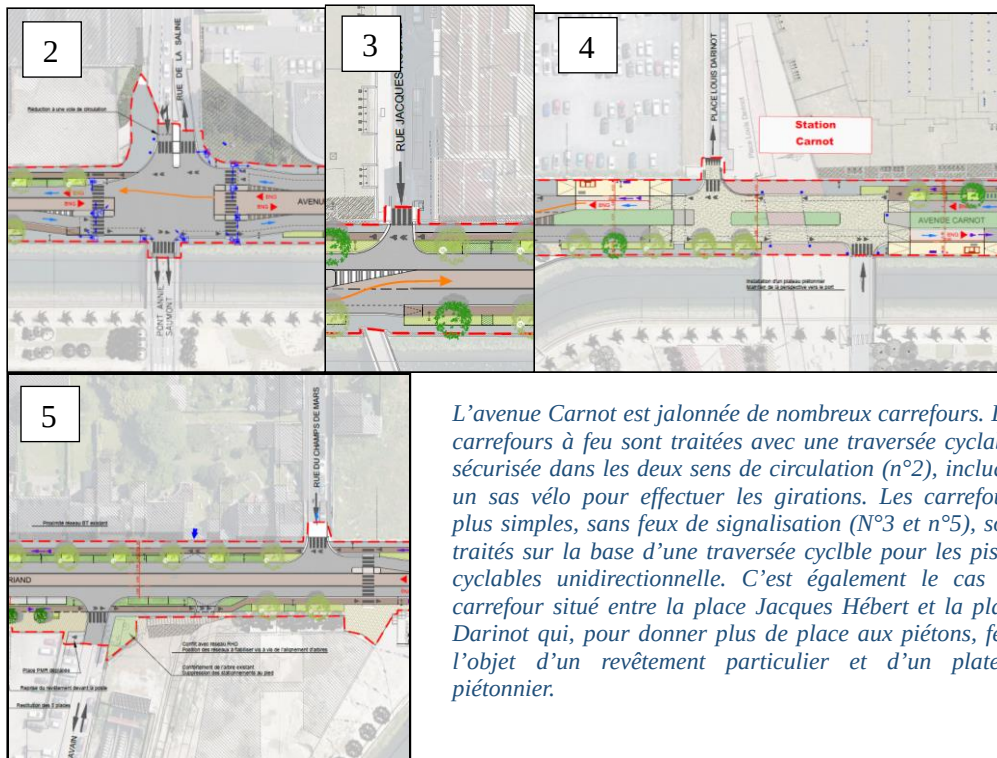


b) Plan de traitement des intersections comprenant la signalisation

• Avenue Carnot

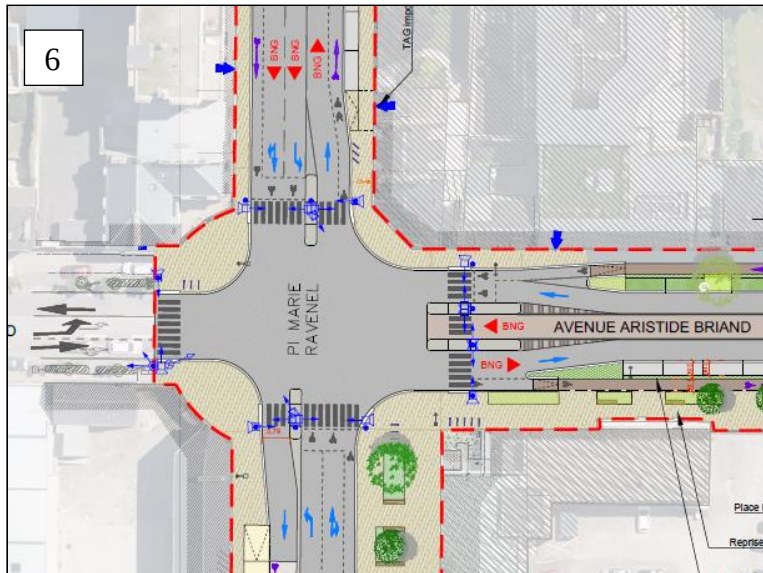


Situé au nord de l'avenue Carnot, le carrefour du pont de Carreau (n°1) sera traité sur sa partie sud. Une traversée cyclable est-ouest y sera implantée. Un sas Vélo permettra aux cyclistes de traverser le carrefour et de rejoindre la piste cyclable de l'avenue de Paris plus au sud.



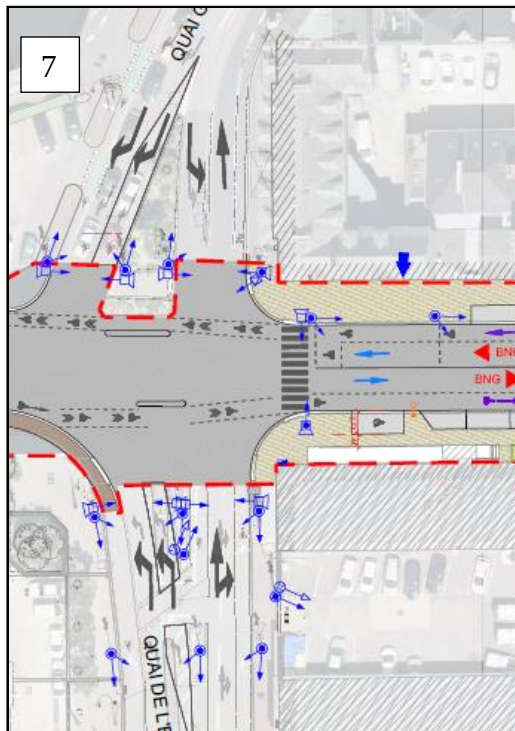
L'avenue Carnot est jalonnée de nombreux carrefours. Les carrefours à feu sont traités avec une traversée cyclable sécurisée dans les deux sens de circulation (n°2), incluant un sas vélo pour effectuer les girations. Les carrefours plus simples, sans feux de signalisation (N°3 et n°5), sont traités sur la base d'une traversée cyclable pour les pistes cyclables unidirectionnelles. C'est également le cas du carrefour situé entre la place Jacques Hébert et la place Darinot qui, pour donner plus de place aux piétons, fera l'objet d'un revêtement particulier et d'un plateau piétonnier.

• Avenue Carnot et rue du Val de Saire

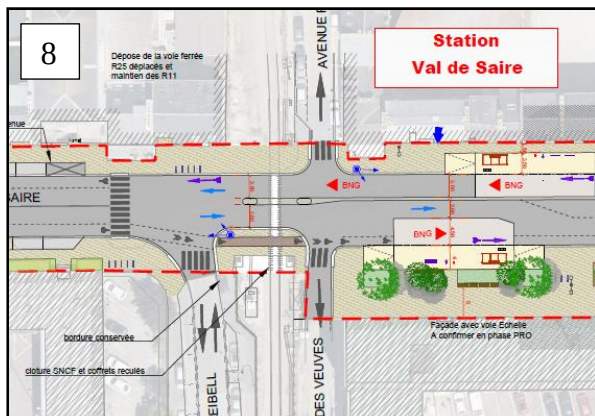


Le carrefour de la place Ravennel (n°6) intégrera des traversées cyclables via le rabattement des aménagements de chaque axe sur des sas.

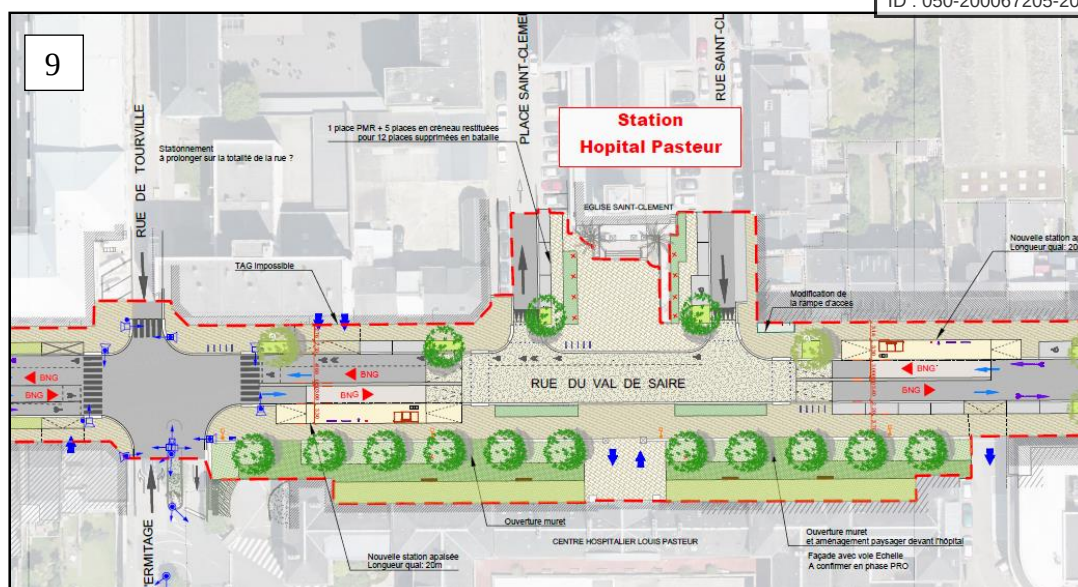
- Rue du Val de Saire



Le carrefour de la rue du Val de Saire avec les quais de l'Entrepôt et Lawton Collins sera traité avec un SAS vélo sécurisant permettant les girations vers les aménagement cyclables existants sur ces deux quais.



La rue du Val de Saire comprend un carrefour avec la rue Reibell, l'avenue Reibell et la rue des Veuves (n°8). Le carrefour sera traité par des priorités simples pour les voitures en provenance de ces rues adjacentes. Les bandes cyclables seront prioritaires. A noter, l'existence d'un passage à niveau au cœur de ce carrefour.



Le carrefour à feu de la rue de Tourville, rue de l'Ermitage et rue du Val de Saire (n°9) sera traité par feux tricolores avec sas pour les cyclistes souhaitant effectuer une giration.

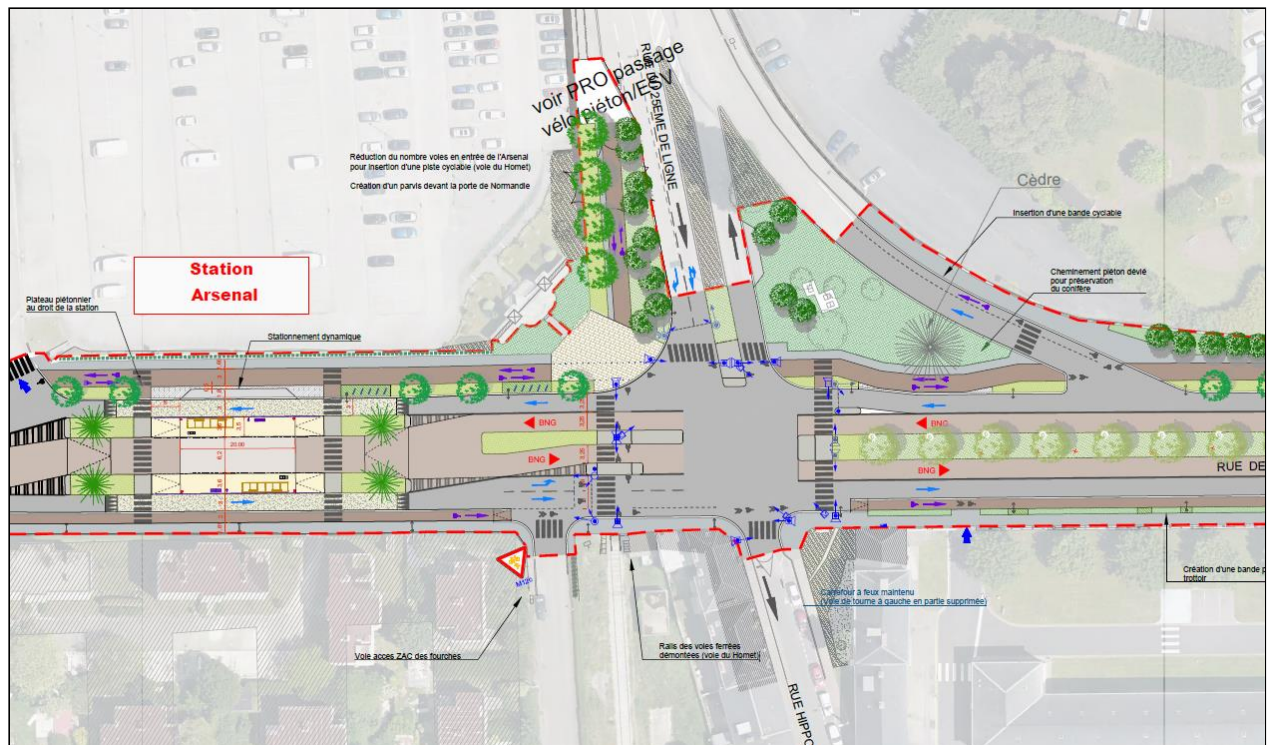
La place Saint-Clément (n°9) sera réaménagé en vue de mettre en valeur le patrimoine des façades de l'église ainsi que l'hôpital. Un plateau piéton sera créé. C'est à partir de celui-ci que démarrera la bande cyclable allant vers l'est.

3- Réaménagement du carrefour dit de la « Porte du Midi » (rue de l'Abbaye – Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold – Rue Hippolyte de Tocqueville - Avenue du 25e de Ligne)

10.4. Description détaillée du projet

a) Plan général comprenant la signalisation prévue

La capture d'écran ci-dessous présente les aménagements prévus au carrefour de la porte du midi dans le cadre du projet BNG et plus particulièrement les aménagements cyclables. Ce plan est issu d'un plan normalisé l'environnement global du secteur concerné, en grand format et d'un poids important. Il pourra être communiqué aux services instructeurs à leur demande.



b) Présentation des aménagements cyclables du projet et cohérence avec les aménagements existants ;

L'aménagement cyclable se compose de différents éléments :

- Une voie cyclable bidirectionnelle est-ouest, existante actuellement, mais remise aux normes, afin d'atteindre une largeur de 3m, largeur minimale recommandée par le Cerema.
- Une piste cyclable Unidirectionnelle au sud dans le sens ouest-est actuellement existante mais là encore remise aux normes recommandées par le Cerema et mieux séparée du trottoir.
- Une piste cyclable Nord Sud Avenue de l'Enseigne de Vaisseau Mangold permettant d'accéder à l'entrée de l'Arsenal. Cette piste est une création, elle n'existe pas dans l'état initial du secteur.
- Une bande cyclable unidirectionnelle avenue du 25^{ème} de ligne. Actuellement inexistante, cette bande permet un accès plus direct à l'arsenal en provenance de l'est.

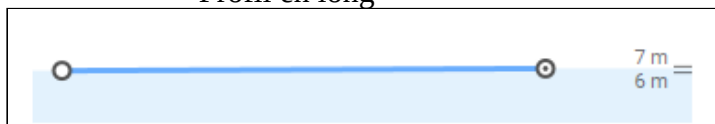
Pour des raisons de sécurité, il n'est pas prévu de réaliser une bande cyclable dans l'autre sens.

- Des traversées cyclables autour du carrefour à savoir :
 - Au nord, la traversée est-ouest dans les deux sens profitant à la piste cyclable bidirectionnelle.
 - Au sud, la traversée ouest-est dans un seul sens profitant à la piste cyclable unidirectionnelle.
 - A l'ouest, la traversée nord-sud à double sens qui permettra à terme de relier tous les aménagements cyclables entre eux, notamment lorsque le projet de voie douce du Homet sera opérationnel.

A noter, l'intégration d'arceaux vélos est un principe prévu dans la globalité du projet BNG. Les stations seront systématiquement équipées d'arceaux vélo dans leurs abords. Dans le cas du carrefour de la porte du midi, ils seront situés à proximité immédiate de la station.

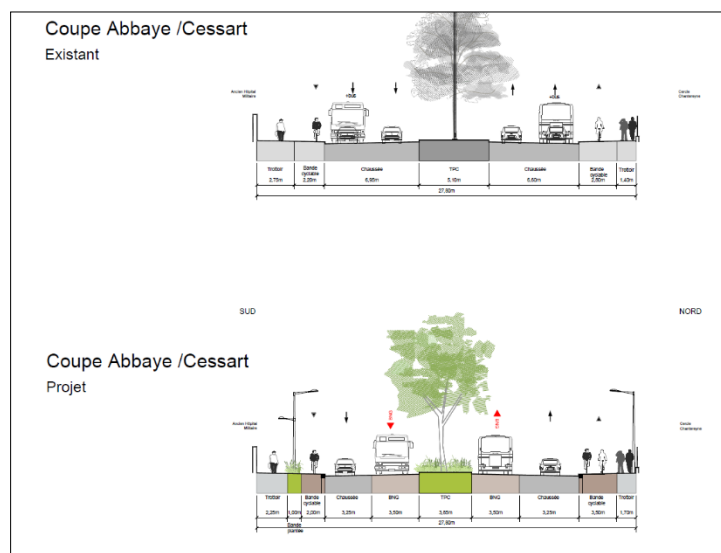
- a) Profil en long, profils en travers type et profils en travers particuliers y compris les équipements

- Profil en long



Le profil en long de l'état actuel du carrefour implique un relief très plat sur sa longueur est-ouest.

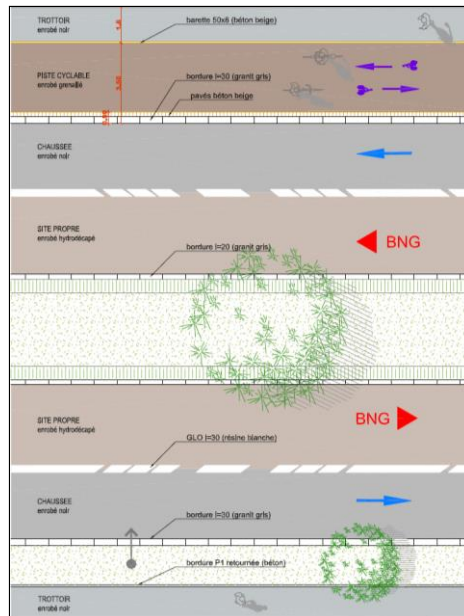
- Profil en travers



- a) Nature de la chaussée et de son revêtement

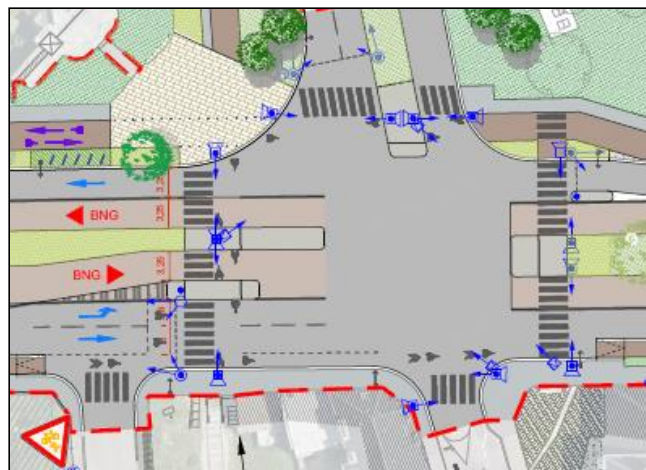
Le principe retenu pour l'identification de la piste cyclable sur l'espace d'aménagement est un enrobé grenailé. La piste est séparée du trottoir par une barrette en béton beige. Elle est

séparée de la chaussée par une bordure en granit gris ainsi que des pavés de béton beige. Le revêtement des trottoirs et de la chaussée trancheront avec celui choisi pour la piste cyclable afin d'en améliorer la visibilité.



Note : Ce schéma est un schéma de principe illustrant la nature des revêtements. A ce titre, tous les aménagements ne sont pas représentés (c'est le cas de la piste unidirectionnelle au sud).

b) Plan de traitement des intersections comprenant la signalisation



Les traversées cyclables autour du carrefour sont au nombre de trois à savoir :

- Au nord, la traversée est-ouest dans les deux sens profitant à la piste cyclable bidirectionnelle.
- Au sud, la traversée ouest-est dans un seul sens profitant à la piste cyclable unidirectionnelle.
- A l'ouest, la traversée nord-sud à double sens qui permettra à terme de relier tous les aménagements cyclables entre eux, notamment lorsque le projet de voie douce du Homet sera opérationnel.

Envoyé en préfecture le 06/12/2021

Reçu en préfecture le 06/12/2021

Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20211206-P397_2021-AR

Des îlots refuges sont prévus conformément aux normes en vigueur visant à assurer la sécurité des cyclistes.

Compteurs

Il est proposé l'implantation de 5 compteurs sur le périmètre de cet appel à projets :

- Un à l'entrée ouest de la rue du Val de Saire
- Un à l'entrée sud de la rue Carnot
- Un quai de Caligny à la sortie du Pont Tournant
- Un au sud du quai Alexandre III
- Un avenue de Cessart

ANNEXE 2

Annexe financière

10.5. Récapitulatif des pièces à fournir :

	Délai	Objet
Demande d'avance (facultative)	Dès notification de la convention	Courrier de demande : - montant de 10 % de la subvention totale
Demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)		Courrier de demande avec mentions détaillées article 4.1 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses
Demande de solde	Dans les 12 mois suivant la date d'achèvement du Projet	Courrier de demande avec mentions détaillées article 4.1 + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fonds - l'ensemble du Projet + rapport d'exécution spécifié à l'article 6 et précisé ci-dessous

10.6. Rapport d'exécution

Le rapport d'exécution présentera les éléments montrant les caractéristiques et la conformité du Projet avec le programme conventionné. Il explicitera notamment les écarts entre le théorique et le réalisé pour les aspects suivants :

- le planning, les délais et les aléas éventuels afférents,
- les éléments financiers (coût effectivement réalisé, fonds perçus pour la réalisation du Projet, plan de financement final, les dépenses éligibles payées),
- les éléments techniques de description du Projet (longueur, signalisation, interactions, etc.),
- si disponible les premières mesures de fréquentation.