



# Programme Européen FEDER 2021-2027 Île de La Réunion



## FICHE ACTION 2.8.1 Infrastructures cyclistes, développement des modes doux

<b>Direction FEDER</b>	Développement Durable
<b>Priorité</b>	3 : Développer des solutions de déplacement et de mobilités urbaines au service du développement durable
<b>Objectif Stratégique</b>	2 : Une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie sans carbone, par la promotion d'une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l'économie circulaire, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d'une mobilité urbaine durable
<b>Objectif Spécifique</b>	2.8 : Favoriser une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de carbone
<b>Domaine d'intervention</b>	083. Infrastructures cyclistes
<b>Intitulé de la fiche action</b>	Infrastructures cyclistes, développement des modes doux
<b>Date d'approbation des critères de sélection</b>	07/04/2023
<b>Date de validation</b>	29/09/2025
<b>N° de version</b>	V2

### POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non ☐

Oui, partiellement ☐

Oui, en totalité ☒

## 1. CONTEXTE

La structure des transports à La Réunion est atypique par rapport à la France métropolitaine et à l'Europe continentale car il n'existe encore que peu d'alternatives au « tout voiture » : il n'y a pas de voie ferrée d'une part, et les transports en commun d'autre part, ne représentent à ce stade, que 7 % de part modale des déplacements contre 66 % pour la voiture individuelle (Planification Régionale de l'intermodalité 2017).

Des projets visant à développer les alternatives au véhicule individuel thermique ont été engagés à La Réunion au cours des précédentes périodes de programmation. Ces actions visent à décarboner progressivement les modes de déplacement individuels sur le territoire insulaire, alors que les transports représentent 70% de la consommation d'énergie finale à La Réunion (en y intégrant cependant le transport aérien) et que les modes doux et actifs sont encore peu développés (3% de part modale pour le vélo en 2018).

Elles s'inscrivent dans la continuité des choix stratégiques définis dans le SAR et dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), qui fixe de grandes orientations en matière de développement de la mobilité durable :

- Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre.

- Équilibrer l'offre de mobilité entre transport individuel et transport collectif.
- Maîtriser la congestion routière sur le réseau insulaire.
- Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons afin de favoriser l'augmentation de leur part modale.

Cette fiche concerne en particulier le développement d'actions ciblant le quatrième objectif du volet SRIT du SAR, repris dans le programme.

## **2. OBJECTIFS DE LA FICHE ACTION**

---

Environ 40 % des déplacements en voiture à La Réunion sont inférieurs à 3 km et 12 % font moins d'1 km. La marche et le vélo sont pourtant plus économiques, 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, afin que le vélo devienne une solution de mobilité performante et crédible.

Un plus grand usage du vélo au quotidien, notamment pour les trajets domicile-travail, permettra une réduction de la consommation de carburant. Le vélo viendrait aussi en intermodalité avec les transports en commun sur les trajets plus étendus. Tout déplacement se faisant en vélo au lieu du recours systématique à la voiture, tout particulièrement pour les petits trajets amènerait une réduction significative sur la consommation énergétique.

Il s'agira donc de développer les actions visant à favoriser le recours aux modes doux et actifs : développement de nouvelles voies vélo ou déploiement de nouveaux services de vélo-station en libre-service ou par abonnement, développement des cheminements piétons inter-quartiers.

## **3. DESCRIPTION TECHNIQUE :**

---

La mesure vise à soutenir les actions suivantes :

- Création de bandes, pistes, aires de stationnement dédiées au vélo ;
- Réhabilitation/modernisation des infrastructures existantes dédiées aux modes doux ;
- Restructuration de voirie (DPR) permettant l'insertion d'un espace de circulation vélo ;
- Mise en place de contre-sens vélo ;
- Réaménagement de carrefour et/ou intersections (tourne-à-gauche sécurisé, etc.) intégrant les modes de transport durable ;
- Construction parkings sécurisés vélo (casiers, vestiaires, douches), notamment aux abords des pôles et des arrêts de transport en commun ;
- Création d'installations sanitaires dédiées aux usagers du vélo à proximité des infrastructures ;
- Reconversion de tout ou partie de parking et/ou poches de stationnement initialement dédiées aux voitures en l'affectant au vélo ;
- Passerelles piétonnes et vélos ;
- Aménagements de cheminements piétonniers inter-quartiers et toute autre réalisation favorisant les modes doux.

## **4. BENEFICIAIRES :**

---

Collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), sociétés publiques locales

## 5. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'INTERVENTION

(Toute l'île, zone des Hauts, zone urbaine, autres) : toute l'île

## 6. PERIMETRE DES DEPENSES ELIGIBLES ET NON ELIGIBLES

Outre les dépenses retenues et non retenues spécifiquement dans le guide du porteur de projet à la rubrique investissement public, des dépenses spécifiques ou des exclusions particulières à la fiche action sont mentionnées ci-dessous :

### Dépenses éligibles :

Les dépenses liées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage dont :

- honoraires de mandat (dans la limite de 4 % des dépenses éligibles retenues)
- conduite d'opération (non intégrée à la maîtrise d'ouvrage)

Les dépenses liées aux études de maîtrise d'œuvre.

L'ensemble des travaux, équipements et matériels nécessaires à la réalisation du projet.

Les frais de communication liés à l'intervention du programme européen et de l'Autorité de gestion Région Réunion

### Dépenses non éligibles

- TVA
- frais juridiques liés à des contentieux ou rescrit
- amendes, pénalités financières, intérêts moratoires, intérêts débiteurs
- les dépenses liées à toutes prestations connexes hors MOE et AMO (CSPS, contrôle technique, géotechniques, topographie.....)
- les dépenses relatives à la maintenance périodique des bâtiments
- l'acquisition du foncier
- les frais financiers
- les prestations réalisées en régie par le maître d'ouvrage (et plus généralement toutes les dépenses internes au MOA)
- les frais de fonctionnement, de maintenance et d'entretiens des espaces publics et des équipements subventionnés
- opérations bénéficiant d'un soutien communautaire sur le même périmètre de dépenses
- matériels d'occasions
- matériel roulant
- matériels reconditionnés

## 7. INDICATEUR SPECIFIQUE DE REALISATION :

			Indicateur	Unité de mesure	2024	2029
P03	RSO2.8	RCO58	Aménagement spécifique de pistes cyclables bénéficiant d'un soutien	km	3,2	54

### Indicateurs de résultat :

			Indicateur	Unité de mesure	Valeur référence	Année référence	2029
P03	RSO2.8	RCR64	Nombre annuel d'utilisateurs des aménagements spécifiques de pistes cyclables	utilisateurs/an	0		4 400 000

## 8. CRITERES DE SELECTION DES FICHES ACTIONS

*(Conformément à l'art 73 du Règ. Général)*

### Critères de sélection transversaux :

Les projets soutenus devront contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Union Européenne et ceux du programme FEDER FSE+ 21-27 de la Réunion.

A ce titre :

- Les porteurs de projets soutenus devront s'engager à respecter la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne.
- Les opérations sélectionnées devront contribuer à l'égalité, à l'inclusion et à la non-discrimination des publics concernés.
- **(Pour infrastructures et opérations accueillant du public)** Les opérations soutenues devront systématiquement garantir l'accessibilité, sans discrimination, des locaux aux publics concernés.
- Les projets sélectionnés devront contribuer à la transition vers une économie neutre pour le climat dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe. L'analyse DNSH du programme a, au titre de ce type d'action ciblant en particulier les infrastructures et la mobilité verte et des méthodologies nationale et communautaire, établi le parallèle avec le même type d'action soutenu au titre du PNRR. Ainsi, l'analyse DNSH a in fine conclu a un impact globalement positif au regard des 6 critères analysés.
- Les projets soutenus devront majoritairement contribuer à l'atteinte du cadre de performance du programme, de ses valeurs cibles de réalisation et de résultat.
- Les opérations seront sélectionnées en cohérence avec les lignes de partage du programme afin d'assurer une efficacité, une utilisation optimale et de sécuriser l'usage des fonds communautaires sur le territoire réunionnais.
- **(Si aides d'état)** Les projets soutenus devront être compatibles avec la réglementation des aides d'état.
- Les porteurs de projet soutenus devront disposer de la capacité technique et financière nécessaire pour mener à bien les opérations sélectionnées.

### Critères de sélection spécifiques :

- Les porteurs de projets ayant déjà une expérience dans la conduite d'opération de même nature seront favorisés.
- Il sera tenu compte de la démonstration de l'utilité de l'itinéraire retenu au titre du pour les déplacements.
- La typologie du projet que ce soit pour une voie cyclable ou piétonnière sera prise en considération (Accotement, bande cyclable, piste cyclable et/ou accotement piéton, cheminement dissocié etc.)
- Les projets mettant en œuvre des procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées) seront favorisés.
- Les projets devront justifier de leur accessibilité
- Il sera accordé une importance majeure à la maturité du projet
- Les projets prévoyant des modalités d'entretien / d'exploitation de l'équipement seront favorisés
- Il sera tenu compte de l'intégration dans le projet d'une méthodologie adéquate de comptabilisation et de suivi des indicateurs.

### Mode de sélection des opérations :

Appel à manifestation d'intérêt réguliers, basé sur une grille de notation (cf exemple Annexe 1).

Seuls les projets dont la note est supérieure ou égale à 12/20 au terme de l'instruction seront retenus.

## 9. PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER ET OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU DEMANDEUR :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du manuel de gestion 2021-2027 et devra comprendre :

- la lettre de demande et d'engagement du porteur confirmant la réalisation de l'opération dans les délais indiqués et de non-sollicitation d'autres financements publics sur l'opération que ceux figurant au plan de financement transmis ;
- le formulaire de demande type ;
- la décision de l'organe compétent du Maître d'Ouvrage approuvant le projet d'investissement et son plan de financement ;
- la note de présentation de l'opération ;
- le calendrier prévisionnel de réalisation et l'échéancier prévisionnel ;
- tout document permettant d'apprécier la qualité du projet notamment au regard des critères de sélection et d'analyse visés supra ;
- toutes les pièces justificatives citées dans la grille de notation.
- tout document permettant d'apprécier la qualité du projet notamment au regard des critères de sélection et d'analyse mentionnés dans la présente fiche ;
- grilles de marchés publics complétées (le cas échéant) ;

### \*Pour les projets importants supérieurs à 10 millions d'euros :

- le calendrier détaillé de réalisation de l'opération, indiquant notamment les dates «jalons» prévisionnelles pour le lancement de l'appel d'offres, pour la notification des marchés et pour la livraison des travaux.
- une information formelle du Service Instructeur en cours d'opération de tout retard ou aléa concernant le déroulement du calendrier de l'opération.

## 10. MODALITE D'INSTRUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTION :

Type de sélection	Fil de l'eau	AMI	Appel à projet
(case à cocher)		X	

Les dossiers de demande de subvention seront sélectionnés par voie d'Appel à Manifestation d'Intérêt.

## 11. SPECIFICITES DE LA FICHE ACTION

Néant

## 12. MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES :

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	X Non
Préfinancement par le cofinancier public :	X Non

- Taux de subvention UE au bénéficiaire : 85 % de FEDER
- Plafond éventuel des subventions publiques : Néant

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	FEDER	Bénéficiaire
100 %	85 %	15 %

### 13. INFORMATIONS PRATIQUES :

---

Lieu de dépôt des dossiers : par voie dématérialisée (portail régional des fonds européens FEDER – FSE +)

Où se renseigner ?

Direction FEDER Développement Durable  
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)  
Tél : 02.62.67.14.49

Site Internet : [www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)

## ANNEXE 1 : EXEMPLE DE GRILLE DE NOTATION POUR LES APPELS A MANIFESTATION D'INTERET

Principes de sélection		Notation	Pièce justificative requise
Capacité financière et opérationnelle du porteur de projet	Le demandeur a-t-il la capacité financière et administrative de mener à bien cette opération ?	Non : 0 * Oui : 2	Les 2 délibérations de l'organe délibérant présentant : 1) le budget de l'année N ; 2) le plan de financement de l'opération.
	Le demandeur a-t-il déjà mené à bien des opérations de la même envergure ?	Non : 0 Oui : 2	Liste des projets qui ont été menés par la collectivité et leurs bilans. Planning prévisionnel et calendrier exécutif.
Viabilité/pertinence du projet	Le projet participe aux atteintes des objectifs de l'action et est en adéquation avec le descriptif technique	Non : 0 * Oui : 2	Descriptif technique
	Démonstration de l'utilité de l'itinéraire pour les déplacements du quotidien/de loisirs	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive – Analyse prospective
	Typologie de l'aménagement cyclable	Accotement piéton/cycliste : 1 Bande cyclable : 2 Piste cyclable : 3	Descriptif technique
	<b>OU</b>		
	Typologie de l'aménagement piétonnier	Accotement piéton/cycliste : 1 Trottoirs (le long de la voirie) : 2 Cheminement dissocié : 3	Descriptif technique
Dimension inclusive	- Existence de procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées)	Non : 0 Oui : 1	
Dimension accessibilité de l'opération	- Aménagements spécifiques pour l'accessibilité	- Non : 0 - Le projet est par nature accessible : 1 - Oui : 2	Si le projet est considéré comme « par nature accessible » – il convient de le justifier.
Maturité du projet	Stade d'avancement	Étude faisabilité : 0 AVP : 1 Stade PRO/DCE : 2	Pièces marchés suivant avancement
Suivi du projet	Modalités d'entretien /exploitation de l'infrastructure	Modalités non définies : 0 Modalités définies et cohérentes : 2	Note descriptive
Impacts attendus	Détermination de la fréquentation	Non défini : 0 Enquête terrain : 1 Boucles comptage intégrées : 2	Note descriptive

\* note éliminatoire au regard de la réglementation et/ou des objectifs du programme.  
Les dossiers présentant une note inférieure au seuil de 12/20 ne seront pas retenus.