

Plan France relance vélo

Appel à projet Guadeloupe - Aménagements cyclables

Date de dépôt des dossiers : du 10/12/2021 au 18/03/2022

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/appel-a-projets-guadeloupe-france-relance-amenagem>

Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès du service transport et mobilités de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Guadeloupe : meem.tmes.deal-guadeloupe@developpement-durable.gouv.fr

Nous vous recommandons de contacter avant de déposer votre dossier :

- Arthur CALVAT
0590 99 40 96

-Sandra GUEPPOIS
0590 99 46 72

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
A. CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C. CARACTERISTIQUES DES PROJETS.....	4
C.1. Inscrits dans le cadre d'une politique cyclable du territoire.....	4
C.2. Un diagnostic territorial.....	4
C.3. Des impacts sur la fréquentation.....	4
C.4. Typologie de projets éligibles.....	5
C.5. Calendrier de mise en service.....	5
D. MODALITES DE L'APPEL À PROJETS.....	5
D.1. Porteurs éligibles.....	5
D.2. Nature de la subvention, taux d'aide et assiette éligible.....	6
D.3. Composition et soumission du dossier de candidature.....	7
E. ANALYSE DES DOSSIERS.....	8
E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité.....	8
E.2. Critères d'évaluation.....	9
E.3. Choix des lauréats.....	10
F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS.....	10
G. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	10
ANNEXES.....	12

A. CONTEXTE ET ENJEUX

Plus des deux tiers des déplacements en Guadeloupe sont inférieurs à 8 km, 72 % sont effectués en véhicule automobile. Toutefois, la marche et le vélo sont plus pertinents et efficaces pour les trajets les plus courts, à bien des égards. 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 vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire. Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est en effet considérer le vélo comme une véritable solution de mobilité. Dans un contexte où la France accuse un retard important par rapport à ses voisins européens en matière de part modale du vélo, il est important d'inverser la tendance. Le linéaire cyclable actuelle en Guadeloupe est de 0,855 m avec

des projections de 12 km en 2023. La part modale du vélo occupe moins de 1 % des déplacements en Guadeloupe en alors qu'elle représente 10 % en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

Les itinéraires cyclables sécurisés sur toute leur longueur, en site propre protégés de la circulation automobile lorsque le trafic et la vitesse le nécessitent, ne sont aujourd'hui pas assez nombreux et ne permettent pas d'apporter un sentiment de sécurité sur la totalité du parcours, nécessaire à une pratique du vélo.

La loi d'orientation des mobilités (LOM), du 24 décembre 2019 et le Plan vélo et mobilités actives se proposent de faire de la France un pays dans lequel les mobilités actives sont des modes de déplacement à part entière, en triplant notamment la part modale du vélo pour atteindre 9% d'ici à 2024.

Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement déploie une enveloppe de 100M€ au niveau national pour le financement d'aménagements cyclables. Cette somme vient en complément des crédits, notamment financiers, déjà actionnés :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL)¹ avec 500 millions d'euros sur 5 ans dans le cadre du Grand plan d'investissements à la disposition des collectivités pour "développer des services de transport de proximité durables", notamment les aménagements cyclables ;
- Le Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ sur 7 ans visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités².

B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de ce nouvel appel à projets, piloté par le ministère chargé des transports, est de **soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire pour débloquer des aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur.**

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « discontinuité » - ouvrages d'art et points noirs de sécurité routière.
- Les projets type « itinéraire sécurisé ».

C.1. Inscrits dans le cadre d'une politique cyclable du territoire

Les projets présentés devront **s'inscrire dans une politique cyclable** définie et cohérente à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...).

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

2 Le premier appel à projets « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables 2019 » a permis de financer 153 projets pour un montant total de 43 M€. La deuxième édition lancée fin 2019 a permis de financer 186 projets pour une aide totale de 70 M€. Le troisième appel à projets lancé en juillet 2020 a d'accorder des subventions de 101 M€ pour 194 projets.

C.2. Un diagnostic territorial

Pour chaque projet, un diagnostic devra être posé. Ce diagnostic devra établir un état des lieux succinct du territoire autour de l'ouvrage ou de l'aménagement projeté avec une identification des zones alentour et de leurs caractéristiques (habitat, activités, bureaux, logistique, services, quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville...), du nombre de personnes concernées par l'ouvrage ou les aménagements à réaliser (nombre d'emplois ou d'habitants, nombre et type de commerces et d'établissements scolaires, types de services publics ou privés...), et de la desserte existante : transports en commun, existence ou non de trottoirs, d'accotements aménagés, qualité de ces aménagements et prise en compte du patrimoine (naturel, historique, biodiversité, écologie, eau...) existant. **Ce diagnostic devra être illustré.**

La question du choix du tracé de moindre impact environnemental doit être étudiée (évitée le passage par des zones à forte sensibilité écologique).

La compensation des impacts à l'environnement devra être envisagée si les mesures d'évitement et de réduction ne permettent pas d'atteindre le « zéro perte nette de biodiversité ».

C.3. Des impacts sur la fréquentation

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

Pour les projets dont le coût est supérieur à 500 000 € courant HT, les porteurs devront prévoir la mise en place d'un compteur vélo automatique, au niveau du projet ou à proximité, sauf si un compteur à proximité est déjà existant. Ce compteur devra être inscrit dans la « plate-forme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires. Les coûts de mise en place du compteur pourront être inclus dans l'assiette éligible du projet.

Les porteurs de projets devront également renseigner l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la Base nationale des aménagements cyclables³.

C.4. Typologie de projets éligibles

Soit le projet est un projet type « discontinuité ». Il peut s'agir :

- D'un ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et de ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre, d'une barrière naturelle ;
- Du traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants, notamment s'il est identifié par la fédération des usagers de la bicyclette comme tel⁴.

La discontinuité doit joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants, ou un pôle générateur de trafic et un aménagement cyclable existant.

³ <https://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voiesvertes/schema-de-donnees-amenagements-cyclables/>

⁴ Disponibles sur le site <https://carto.parlons-velo.fr/>

Soit le projet est un projet type « itinéraire sécurisé », et dans ce cas il devra s'agir d'un aménagement cyclable sécurisé justifié par les trafics et les vitesses, qui devront être présentés dans le dossier, en application des recommandations du Cerema sur chacune des sections de l'itinéraire.

-Présentation des aménagements existants

cf annexe 3 tableau d'aide à la décision en fonction de 3 critères le type de carrefour d'aménagement cyclable à envisager.

Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités ».

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables (itinéraire ou discontinuité) est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. **Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du Cerema (annexe 3)**, notamment de largeur et de continuité aux intersections. Une logique d'itinéraire cyclable complet doit toujours prévaloir : quand des sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) ne sont pas possibles sur certains tronçons, les aménagements proposés (bande cyclable, mixité des circulations) doivent être compatibles avec le trafic routier (annexe 3). Doivent être précisés les données de flux de trafic, une cartographie des pôles générateurs de déplacements et des flux qui leur sont associés, et de données quantitatives pour illustrer vos propos (flux journalier par exemple). Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

Pour les deux types de projet, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés **en site propre**, séparés de la circulation automobile (voie verte et piste cyclable).

C.5. Calendrier de mise en service

Le projet présenté doit avoir fait l'objet *a minima* d'études préliminaires. Les projets d'ouvrage d'art doivent quant à eux avoir fait l'objet *a minima* d'un avant-projet sommaire.

La notification des marchés de travaux ne peut pas intervenir avant le dépôt du dossier de candidature sur la plateforme. Les travaux ne peuvent pas être notifiés avant l'annonce des lauréats. Ils devront l'être dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite des projets particulièrement complexes.

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.

Un dépôt de dossier de candidature ne garantit pas l'octroi d'une subvention.

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

D. MODALITÉS DE L'APPEL À PROJETS

D.1. Porteurs éligibles

Le présent appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics : collectivités (y compris le département) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, quelle que soit leur taille, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité ou une politique cyclable préalablement définie ou en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

Le présent appel à projets est également ouvert à des groupements de collectivités sans personnalité juridique propre, soit quand la collectivité sur le territoire de laquelle se trouvent les ouvrages ou aménagements projetés est trop modeste pour assurer seule la maîtrise d'ouvrage du projet, soit quand le projet est porté par un ensemble de collectivités, par exemple dans le cadre de la réalisation d'un itinéraire cyclable ou mixte piétons-vélos sous l'égide d'un département ou d'une grande collectivité.

Chaque projet doit être présenté par un porteur de projet unique qui, s'il implique la participation de plusieurs maîtres d'ouvrage, sera habilité à en assurer la représentation.

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

Le plan France Relance vélo attribue une enveloppe régionale de 600 000€ pour le financement d'aménagement cyclable sécurisé en Guadeloupe.

La Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement sera en charge de l'instruction des dossiers et de la répartition de l'enveloppe régionale entre les différents porteurs de projets sélectionnés. La validation des financements sera effectuée par la Préfecture. Selon le montant engagé, chaque projet fera l'objet d'une convention de financement approuvée par la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement .

La convention devra être signée avant le : 31 décembre 2022

Les sommes seront versées sous forme de subvention à des activités d'intérêt économique général et régies par :

- Le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;
- L'arrêté du 21 août 2018 pris en application de l'article 3 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;
- L'arrêté du 2 août 2019 pris en application de l'article 6 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, déterminant les pièces et informations complémentaires aux demandes de subventions relevant du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Le cumul des subventions de l'appel à projets France Relance vélo avec l'appel à projets Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux (PEM) est impossible sur un même périmètre d'intervention.

A ce titre, la subvention de l'appel à projets France Relance vélo ne peut en aucun cas financer tout ou une partie des travaux financés par la subvention de l'appel à projets Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Le budget alloué à cet appel à projets est de 600 000 € pour l'ensemble de la Guadeloupe.

Le taux d'aide apporté à chaque projet est de 60 % maximum de l'assiette éligible hors taxe.

Il est rappelé que conformément à l'article L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la part financée par le maître d'ouvrage ne peut être inférieure à 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques.

L'aide pourra être octroyée uniquement pour des projets dont le montant total est supérieur à 100 000€ (subvention appel à projets France Relance vélo comprise).

Exemple : Une demande de subvention appel à projets France Relance de 50 000€ sera étudiée si le montant total du projet, subvention incluse, est supérieure à 100 000€.

L'assiette éligible est exprimée en euros courant hors taxe et constituée des seuls coûts afférents au projet d'aménagement cyclable :

- S'il s'agit d'un ouvrage d'art neuf dédié aux modes actifs, l'assiette éligible correspond à la totalité des coûts ;
- S'il s'agit d'un ouvrage d'art neuf qui n'est pas uniquement dédié aux modes actifs, l'assiette éligible correspond au prorata des coûts afférents à la surface dédiée aux modes actifs ;
- S'il s'agit de travaux sur chaussée routière ou d'une restauration d'ouvrage d'art permettant le passage des modes actifs, l'assiette éligible correspond à la part jugée indispensable à la réalisation des aménagements cyclables et piétons prévus par le projet ;
- Les frais d'études et de maîtrise d'ouvrage, externes et liés directement au projet sont éligibles (études d'avant-projet, étude d'impact, acquisitions foncières, ...) **si l'acte juridique passé pour son exécution est postérieur à la date de dépôt du dossier**⁵.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID⁶ agissent de manière complémentaire à cet appel à projets. Elles peuvent notamment financer des aménagements non éligibles à l'appel à projets, co-financer des aménagements éligibles particulièrement structurants, ou encore des investissements en faveur du programme "génération vélo" (piste d'entraînement, vélo et équipements pour les enfants, ...).

De manière complémentaire, le programme AVELO 2 (<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-laction/programme-avelo-2>) géré par l'ADEME a pour vocation d'accompagner les territoires dans leur politique cyclable avec la possibilité de financement de un ou plusieurs axes différents :

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables ;
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo ;
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- Axe 4 (hors financement CEE) : le recrutement de chargées de mission vélo au sein des territoires.

Une prochaine session de ce programme sera lancée en décembre pour un relevé début mars et une annonce des lauréats fin mai début juin.

Contact : Jonathan MULLER / Energies Renouvelables et Mobilité Durable / ADEME Guadeloupe : 0590267722 – 0690533616 / jonathan.muller@ademe.fr

D.3. Composition et soumission du dossier de candidature

Le projet sera porté par une personne coordonnant le projet appelé « porteur du projet », représentant le territoire et qui devra présenter, coordonner et animer la réalisation du projet.

Les dossiers de candidature devront être déposés sur la plateforme de dépôt avant le 15 mars 2022 (inclus) à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/test/379cdcdf-67d5-4d0a-8185-163f3bac0ff1>

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

⁶ Dotation de soutien à l'investissement des départements.

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. Du formulaire, à remplir en ligne (voir modalités de dépôt des dossiers en Annexe 1) ;
2. D'un dossier de présentation du projet au format *pdf* et selon la décomposition présentée en Annexe 2 : les éléments fournis doivent permettre au comité d'évaluation de vérifier son éligibilité (chap D.1, D.2 et E.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés au chap. EE.2 ;
3. D'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en Annexe 4 à signer et à joindre au format *pdf* ;
4. D'une fiche descriptive des coûts (voir Annexe 5 - fichier *excel* à remplir et joindre au dossier au format *excel*) ;
5. Si des partenaires sont associés au projet, le porteur de projet devra apporter la preuve qu'il représente valablement les autres partenaires dans cette démarche.

A la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés jusqu'au 31 mai 2022.

E. ANALYSE DES DOSSIERS

E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité

L'instruction s'assure de la recevabilité et de l'éligibilité des dossiers.

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai ;
- Les dossiers incomplets ou ne respectant pas les formats de soumission ou insuffisamment lisibles ;
- Les dossiers présentant des incohérences entre les éléments fournis ;
- Les dossiers non déposés via la plateforme « démarche simplifiées »⁷.

Ne sont pas éligibles :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B, C et D) ;
- Les projets dont le premier marché de travaux n'est pas notifié dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite des projets particulièrement complexes ;
- Les projets dont le premier marché de travaux aura été notifié avant l'annonce des lauréats ;
- Les projets dont la mise en service projetée est supérieure à 48 mois après la date de dépôt du dossier. Une prolongation pourra cependant, en cas exceptionnel de nécessité avérée, être autorisée par avenant à la convention de financement.
- Les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D) ;

⁷ Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par mail à meem.tmes.deal-guadeloupe@developpement-durable.gouv.fr

- Les projets dont la demande de subvention est supérieure à 600 00 euros et/ou sollicitant un taux de financement de l'État à plus de 60 % du montant total du projet ;
- Les projets ne respectant pas les critères définis au chapitre C.4. Un projet ne respectant pas strictement cette définition restera éligible si et seulement si ce choix est argumenté par le porteur (projet en lien avec une action cœur de ville ou un quartier prioritaire de la ville, reste de l'itinéraire en cours de réalisation et non existant, ...) ;

La lisibilité des pièces du dossier est essentielle. La candidature devra comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre d'évaluer les aspects techniques et financiers et les répercussions attendues ainsi que la qualité des aménagements projetés.

E.2. Critères d'évaluation

Les dossiers de candidature devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation. La lisibilité et la clarté d'exposition du dossier faciliteront son analyse et sa compréhension. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées. Les critères d'évaluation sont les suivants :

1. Gouvernance et insertion dans une politique de déplacements

- L'inscription du projet dans une politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants) ;
- Les impacts attendus sur les déplacements vélo du quotidien : description du type de populations touchées, du type de liaisons permises par l'infrastructure projetée, du type de trajets concernés, réduction des distances à pied et à vélo entre l'infrastructure projetée et les principaux pôles générateurs de déplacements. Dans le cas de la pérennisation d'aménagements cyclables de transition, une évaluation qualitative et/ou quantitative de l'attractivité de l'itinéraire est attendue. Une priorité sera donnée aux projets visant au désenclavement de populations situées dans des quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville et en général aux publics jeunes ou fragiles, et à ceux situés sur une collectivité impliquée dans le programme « Action cœur de ville ». La participation de la population au projet cyclable (concertation, association des usagers...) constituera un atout pour l'évaluation du projet.
- La cohérence du calendrier de réalisation prévisionnel (études, autorisations, travaux), l'état de maturité du projet au regard de l'état des procédures (commande publique, concertation, acquisitions foncières, contraintes environnementales, ...).

2. Qualité technique :

- Lisibilité et complétude des éléments techniques fournis ;
- La conformité de l'aménagement à la réglementation (statut de la voie, signalisation, etc.) et la cohérence entre le statut réglementaire et les usages attendus ;
- Le respect, sur chacune des sections d'aménagement, des recommandations du Cerema en matière de type d'aménagement retenu (pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables, vélorues, zones de rencontre...) en fonction du trafic et de la vitesse des véhicules ;
- Le respect des dimensions de l'aménagement en fonction des usages attendus (largeur, nature des séparateurs, rayons de courbure, pentes...) ;
- Le respect des pentes de cheminement d'accès à l'ouvrage ;
- Le choix d'un revêtement adapté aux aléas naturels (caractère non glissant...);

- Le respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- Le traitement en sécurité des intersections.

3. Autres critères :

- Le montant de la subvention demandée, l'établissement de l'assiette éligible, le taux de subvention demandé et le respect du taux (tel que spécifié en partie D) ;
- Le cas échéant, les justifications au non-respect strict de la définition d'un projet éligible (chap. C.4).

E.3. Choix des lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité** régional de sélection composé de représentants de la Préfecture, de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, de l'Ademe et du Cerema. Ce comité d'évaluation sera soumis à des exigences de confidentialité.

La sélection des lauréats et du niveau de financement retenu sera fondée sur la proposition du comité d'évaluation. La notification de subvention ou la décision de rejet, prise par le préfet ou son représentant, sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

F. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS

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

L'annonce des lauréats devrait avoir lieu en juin 2022.

La convention de financement avec la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement déterminera les modalités de versement de la subvention. Cette convention sera signée avant la fin de l'année de l'engagement de la première dépense éligible du projet. **Toute convention non signée au 31 décembre 2022 pourra entraîner la perte de la subvention accordée.**

Après achèvement de l'intégralité des travaux et la mise en service du projet, le solde ne pourra être versé que sur présentation par le porteur de projet du décompte général et d'une note récapitulative sur le projet réalisé.

G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS

Les documents et toute information appartenant au bénéficiaire et communiqués dans les dossiers sur quelque support que ce soit ainsi que tout élément obtenu en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

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

Le résumé du projet et sa localisation, proposés lors du dépôt de dossier, pourront être utilisés à des fins de communication de l'appel à projets.

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

- Participer aux réunions d'animation et de valorisation de l'appel à projets que pourraient organiser le Ministère de la transition écologique ou la préfecture les autres membres du comité d'évaluation des projets ;
- Convier les services de l'État et ses établissements publics territorialement compétents à la structure de pilotage du projet mise en place par le bénéficiaire ;
- Rédiger un rapport diffusable sur le site internet des services de l'État et ses établissements publics
- Le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par le comité d'évaluation ;
- Fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Le porteur du projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État, et apposer le logo France relance sur tous les documents (disponible en annexe 7).

ANNEXES

Annexe 1 : Éléments à remplir dans le formulaire en ligne

Annexe 2 : Composition du dossier de présentation du projet

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Modèle de lettre d'engagement

Annexe 5 : Fiche descriptive des coûts à remplir

Annexe 6 : Référence par commune pour les tailles d'unités urbaines (UU au 01/01/2021)

Annexe 7 : Logo France relance