



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FONDS MOBILITES ACTIVES

7^{ème} appel à projets

Aménagements cyclables

Date de dépôt des dossiers : du 22/11/2023 au 08/03/2023

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables2024>

Une page de questions fréquentes est disponible et mise à jour sur <https://www.ecologie.-gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>

Vous êtes invité à tester l'éligibilité de votre projet sur cette même page internet avant le dépôt du dossier.

*Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès de la Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement – Service Transports – à sandra.gueppois@developpement-durable.gouv.fr - 0590 99 46 72
david.collas@developpement-durable.gouv.fr – 0590 60 40 96
meem.tmes.deal-guadeloupe@developpement-durable.gouv.fr*

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. Typologie de projets éligibles.....	4
C.2. Calendrier des projets éligibles.....	5
C.3. Inscription dans la politique cyclable.....	5
C.4. Diagnostic territorial.....	5
C.5. Impacts sur la fréquentation.....	5
C.6. Politique d'entretien.....	6
D. MODALITES DE L'APPEL À PROJETS.....	6
D.1. Porteurs éligibles.....	6
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.....	11
ANNEXES.....	12

A. CONTEXTE ET ENJEUX

Si environ deux-tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en automobile. Toutefois, à bien des égards, la marche et le vélo sont plus pertinents et efficaces pour les trajets les plus courts. Ils s'accompagnent en effet de bénéfices individuels et collectifs en termes de qualité de l'air, de santé, d'attractivité des territoires, de transition écologique et énergétique, d'accès à la mobilité pour tous, de qualité de vie et enfin d'emploi.

Pouvoir choisir de réaliser ces trajets à vélo suppose de mettre en place une véritable culture 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. Depuis 2018, la place du vélo a fortement progressé, néanmoins beaucoup reste à faire et la part modale française est encore inférieure à celle de ses voisins 11 % en Allemagne, 12% en Belgique ou 28 % aux Pays-Bas.

Les itinéraires cyclables sécurisés sur toute leur longueur, en sites propres protégés de la circulation automobile lorsque le trafic et la vitesse le nécessitent, ne sont pas aujourd'hui assez nombreux et ne permettent pas d'apporter un sentiment de sécurité sur la totalité du parcours, nécessaire à une pratique du vélo. De nombreux itinéraires cyclables sont peu utilisés, ou peu utilisables, dans des conditions de sécurité suffisantes car les discontinuités génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. Les principales discontinuités sont liées à l'absence d'ouvrage d'art permettant le franchissement de coupures naturelles (fleuves, plans d'eau...) et de grandes infrastructures (voie ferrée, autoroutes, canaux...) ainsi qu'à des points noirs de sécurité routière (carrefours, entrées de ville, voies rapides...)

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et le Plan vélo et mobilités actives 2018-2022 ont permis de faire de la France un pays dans lequel les mobilités actives sont des modes de déplacement à part entière au quotidien. Le plan vélo et mobilités actives 2022-2027 lancé le 20 septembre 2022 vise à inscrire définitivement le vélo dans le quotidien de tous les Français.

À cette fin, plusieurs leviers, notamment financiers, sont actionnés :

- les dotations de soutien à l'investissement public local et aux départements (DSIL et DSID) dont les attributions sont définies à l'échelle départementale, permettent de financer des aménagements cyclables, en général de coût limité ;
- le Fonds national « mobilités actives », vise à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités¹.

Dans le courant du premier semestre 2024, un 2nd appel à territoires sera lancé. A l'image de la première édition, dont les lauréats seront annoncés en décembre 2023, il visera à accompagner les territoires les moins urbanisés, communautés de communes, communautés d'agglomération, afin d'accélérer le déploiement de leur politique cyclable. Ce dispositif permettra d'accompagner sur plusieurs années ces territoires, disposant d'un schéma directeur cyclable, dans la réalisation de leurs infrastructures cyclables sécurisées.

¹ Les 6 appels à projets entre 2019 et 2023 ont permis de soutenir plus de 1200 projets d'aménagements cyclables pour un montant attribué de 465M€.

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 mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien**

C. CARACTERISTIQUES DES PROJETS

C.1. Typologie de projets éligibles

Deux catégories de projets sont éligibles :

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

Un projet ne respectant pas strictement ces critères restera éligible si et seulement si les dérogations sont ponctuelles et dûment justifiées.

Soit le projet est un projet de type « discontinuité » et dans ce cas il devra 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 ou 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 comme tel par la Fédération des usagers de la bicyclette².

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

Soit le projet est un projet de type « itinéraire sécurisé » et dans ce cas il devra s'agir d'un aménagement cyclable sécurisé **justifié par les trafics et les vitesses automobiles pratiquées**. Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur. Deux projets contigus portés par un même maître d'ouvrage ne sauraient être considérés comme deux projets distincts si leur longueur cumulée dépasse 15 km et que leur phasage est continu. **Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités »**.

Pour les deux types de projet (itinéraire ou discontinuité), la qualité des aménagements cyclables est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du Cerema (cf. 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 les trafics routiers et les vitesses pratiquées en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire (cf. Annexe 3). Ces éléments doivent être présentés.

Les revêtements devront permettre une praticabilité de l'aménagement en toute saison et une durabilité dans le temps. Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

² Disponibles sur le site <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/>

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.2. Calendrier des projets éligibles

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.

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.

Enfin, le projet doit être mis en service dans un délai maximal de 48 mois après la date d'annonce des lauréats.

C.3. Inscription dans la politique cyclable

Le candidat devra présenter **la politique cyclable dans lequel son projet s'inscrit** et sa cohérence avec la politique cyclable du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, intercommunalité...).

C.4. 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 types de commerces, 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. **Ce diagnostic devra être illustré.**

C.5. Impacts sur la fréquentation

L'impact du projet devra **être apprécié en termes de fréquentation attendue sur les déplacements du quotidien** : types 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 € courants 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 les caractéristiques de l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la Base nationale des aménagements cyclables³.

³ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-amenagements-cyclables/>

C.6. Politique d'entretien

L'entretien en toute saison des infrastructures cyclables étant une des clés de leur bonne utilisation et de leur durabilité, le porteur de projet décrira dans son projet sa politique actuelle ou envisagée de gestion de l'aménagement à réaliser.

D. MODALITES 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 Conseils départementaux) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, aménageurs publics et établissements publics d'aménagement, quelle que soit leur taille.

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 n'a pas les moyens d'assurer seule la maîtrise d'ouvrage du projet, soit quand le projet est porté par un ensemble de collectivités maître d'ouvrages.

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.

Un même porteur peut candidater pour plusieurs projets, à condition de déposer un dossier de candidature pour chaque projet.

Les intercommunalités lauréates du 1^{er} appel à programme « territoires cyclables », ainsi que les communes en faisant partie ne sont pas éligibles au présent appel à projets.

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

Le financement national retenu sera assuré par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France). Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'AFIT France sont donc applicables dans le cadre de cet appel à projets. Chaque projet fera l'objet d'une convention de financement avec la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement⁴ de la Région concernée.

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 budget alloué à cet appel à projets est de 125 M€.

⁴ DREAL et autres services de l'Etat déconcentrés, selon la Région

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de :

- 15 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe pour les projets situés en secteur dense, définis comme étant situés dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants (cf. Annexe 6);
- 50 % maximum pour les projets situés en secteur peu et moyennement dense, définis comme étant situés dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants (cf. Annexe 6) ;
- 60 % maximum pour les territoires d'outre-mer.

Pour les projets réalisés en tout ou partie dans un quartier prioritaire de la « politique de la ville » (QPV), le taux d'aide est bonifié de 10 points, portant le taux maximal à 25% en secteur dense et 60% en secteur moins dense.

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 demandée ne pourra être inférieure à 100 000 € par projet, tout en respectant les taux maximums indiqués ci-dessus. L'Etat se réserve le droit de verser une subvention inférieure. Le montant total de l'aide par porteur de projet pourra être plafonné.

L'assiette éligible est exprimée en euros courants 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 à la part des coûts au *pro rata* de la surface dédiée aux modes actifs ;
- s'il s'agit de travaux sur chaussée routière ou d'une restauration d'ouvrage d'art permettant le passage des modes actifs, l'assiette éligible correspond à la part jugée indispensable à la réalisation des aménagements cyclables et piétons prévus par le projet ;
- les frais d'études et de maîtrise d'ouvrage, 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 sont complémentaires à cet appel à projets. Elles peuvent notamment financer des aménagements non éligibles à l'appel à projets, cofinancer des aménagements éligibles particulièrement structurants, ou encore des investissements en faveur du "savoir rouler à vélo" (piste d'entraînement, vélo et équipements pour les enfants, ...).

Il est également possible de cumuler les subventions du Fonds mobilités actives et celles provenant d'autres sources notamment FEDER ou FEADER.

D.3. Composition et soumission du dossier de candidature

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

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 local et dotation de soutien à l'investissement des départements.

Les dossiers de candidature devront être déposés sur la plateforme de dépôt avant le 08 mars à 23h59, à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-amenagements-cyclables2024>

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. du formulaire à remplir en ligne sous « démarches-simplifiées.fr » (voir modalités de dépôt des dossiers en Annexe 1) ;
2. d'un dossier de présentation du projet au format *.pdf* selon la décomposition présentée en Annexe 2 : les éléments fournis doivent permettre au comité de sélection de vérifier son éligibilité (chap C.1, C.2, 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 à remplir et joindre au dossier au format *.xls ou .xlsx*) ;
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.
6. D'un relevé d'identité bancaire et d'un SIRET

Des compléments au dossier pourront être demandés par les services instructeurs.

E. ANALYSE DES DOSSIERS

E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité

L'instruction permet de s'assurer 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 « démarches-simplifiées.fr ».

Ne sont pas éligibles :

- les typologies de projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie C.1) 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...); ;
- les projets ne respectant pas les critères de qualité définis au chapitre C.1. Un projet ne respectant pas strictement ces critères restera éligible si et seulement si les dérogations sont ponctuelles et dûment justifiées.

- les projets dont le premier marché de travaux ne sera 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 (cf. partie C.2) ;
- les projets dont la mise en service projetée est supérieure à 48 mois après l'annonce des lauréats. Une prolongation pourra cependant, en cas exceptionnel de nécessité avérée, être autorisée par avenant à la convention de financement (cf. partie C2) ;
- les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. partie D.1) ;
- les projets pour lesquels l'aide demandée est inférieure aux montants minimums présentés en partie D.2.
- les projets ayant déjà bénéficié d'une subvention au titre du « fonds mobilité actives »

La lisibilité et la cohérence des pièces du dossier sont essentielles. 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.

Vous êtes invité à tester l'éligibilité de votre projet avant le dépôt du dossier, par l'intermédiaire du tableau en annexe 7. Ce test d'éligibilité a pour objectif d'éviter au porteur de projet de déposer un dossier qui ne serait manifestement pas éligible. Ce test ne préjuge pas si le projet sera retenu ou non à l'issue du processus de sélection.

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) et la cohérence avec les documents de planification locale (plans de mobilité, plans de mobilité simplifié, schémas directeurs cyclables supra ou infra-territoriaux...);
- l'implication des associations ou des usagers (à défaut une consultation publique) ;
- 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 ;
- 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 ;

- conformité de l'aménagement à la réglementation (statut de la voie, signalisation, etc.) et cohérence entre le statut réglementaire et les usages attendus ;
- respect, sur chacune des sections d'aménagement, des recommandations du CEREMA en matière de type d'aménagement retenu (pistes cyclables, voies vertes) en fonction du trafic et de la vitesse pratiquée des véhicules ;
- respect des dimensions de l'aménagement en fonction des usages attendus (largeur, nature des séparateurs, rayons de courbure, pentes...) ;
- respect des pentes de cheminement d'accès à l'ouvrage ;
- choix d'un revêtement adapté ;
- respect des dimensions minimales des trottoirs ;
- traitement en sécurité des intersections.

3. Autres critères :

- la justification du montant de la subvention demandée, notamment de l'assiette éligible, le taux de subvention demandé et le respect du taux (tel que spécifié au chap. D.2) ;
- Le cas échéant, les justifications au non-respect strict de la définition d'un projet éligible (chap. C.1).

Une priorité sera donnée aux projets visant :

- au désenclavement de populations fragiles, notamment celles situées dans des quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville ;
- des territoires peu denses, ou peu dotés en aménagements cyclables ou n'ayant pas bénéficié du fonds mobilités actives par le passé ;
- la desserte de gares, pôles d'échanges ou établissements scolaires ;
- des collectivités impliquées dans le programme « Action cœur de ville » ou « petites villes de demain »

E.3. Choix des lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection local**. Ce comité de sélection sera soumis à des exigences de confidentialité. Un comité d'évaluation national sera également institué pour examiner les dossiers relatifs aux projets les plus coûteux.

La sélection des lauréats et du niveau de financement retenu, fondée sur la proposition du comité de sélection, relèvent du préfet de Région. La notification de subvention ou la décision de rejet, sera communiquée par courrier aux porteurs de projet.

F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS

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, l'éventuelle subvention attribuée ne sera pas maintenue si la notification des travaux a lieu avant l'annonce des lauréats.

L'annonce des lauréats devrait avoir lieu en juillet 2024.

La contractualisation avec la DREAL⁷ déterminera les modalités de versement de la subvention. Cette convention déterminera les modalités de versement de la subvention.

Après achèvement de l'intégralité des travaux et 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. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS

Les documents et toute information appartenant au porteur de projet 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 porteur de projet aux seuls personnels des entités constituant le comité de sélection des projets. Le porteur de projet s'engage alors à publier et à autoriser l'État 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 l'État ou les autres membres du comité de sélection 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 ;
- le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par le comité de sélection ;
- fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet à la demande de l'État, ainsi qu'un rapport d'exécution suite à la fin des travaux.

Le porteur du projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État.

⁷ ou autres services de l'Etat déconcentrés, selon la Région

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 01/01/2023)

Annexe 7 : test d'éligibilité

Annexe 8 : Tableau des contacts au sein des services de l'État

Annexe 9 : Liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville