



Plan France Relance Vélo

Appel à projets 2021

Aménagements cyclables Pays de la Loire

Date de dépôt des dossiers jusqu'au 28 février 2022

Novembre 2021

Le dépôt des dossiers sera effectué via l'outil Démarches-Simplifiées, le lien est disponible sur le [site internet de la DREAL des Pays de la Loire](#).

Une page de questions fréquentes est également disponible et mise à jour sur le [site Internet de la DREAL Pays de la Loire](#).

Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement à l'adresse suivante : di.sial.dreal-pays-de-la-loire@developpement-durable.gouv.fr

Vous pouvez bénéficier d'un accompagnement de pré-dépôt auprès de votre correspondant DREAL:

Christophe ANDRÉ

di.sial.dreal-pays-de-la-loire@developpement-durable.gouv.fr

02.72.74.75.01

Table des matières

A. CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B. OBJECTIF.....	4
C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS.....	4
C.1. Politique cyclable du territoire.....	4
C.2. Un diagnostic territorial.....	4
C.3. Des impacts sur la fréquentation.....	4
C.4. Objectif précis du projet.....	5
C.5. Assiette éligible.....	5
C.6. Calendrier de mise en service.....	6
C.7. Respect des recommandations techniques du Cerema.....	6
C.8. Respect de l'environnement.....	6
D. MODALITES DE L'APPEL À PROJETS.....	7
D.1. Porteurs éligibles.....	7
D.2. Nature de la subvention et taux d'aide.....	7
D.3. Composition et soumission du dossier de candidature.....	8
E. ANALYSE DES DOSSIERS.....	9
E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité.....	9
E.2. Critères d'évaluation.....	10
E.3. Choix des lauréats.....	11
F. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAUREATS.....	11
G. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	11
ANNEXES.....	13

A. CONTEXTE ET ENJEUX

Si environ deux tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, la plupart sont effectués en véhicule automobile. Toutefois, la marche et le vélo sont bien 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 en matière de part modale du vélo, il est important d'inverser la tendance. La part modale française est d'à peine 3 % alors qu'elle représente 10 % en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

Les itinéraires cyclables sécurisés, en site propre, protégés de la circulation automobile, ne sont aujourd'hui pas assez nombreux et ne permettent pas de réaliser un trajet continu et sécurisé en totalité. De nombreux itinéraires cyclables sont peu utilisés ou peu utilisables dans des conditions de sécurité suffisante car les discontinuités génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. Aujourd'hui, les cyclistes et les piétons sont confrontés à de nombreuses coupures ou discontinuités cyclables. Les principales discontinuités sont liées à l'absence d'ouvrage d'art permettant le franchissement de coupures naturelles (fleuve, canal) et de grandes infrastructures (voie ferrée, autoroutes) ainsi qu'à des discontinuités liées 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 se proposent de faire de la France un pays dans lequel les mobilités actives sont des modes de transport 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 100 M€ au niveau national pour le financement d'aménagements cyclables. Cette somme vient en complément des leviers, notamment financiers déjà actionnés pour atteindre l'objectif fixé par la LOM et le Plan vélo et mobilités actives :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) à la disposition des collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables », notamment les aménagements cyclables, qui a été renforcée par les crédits France Relance sur les exercices 2020 et 2021.
- 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 collectivités (bilan et actualités sur le [site Internet de la DREAL Pays de la Loire](#)).
- une enveloppe supplémentaire au sein du plan France Relance de 50 M€ pour la mise en œuvre de places de stationnement sécurisés pour vélos dans les gares inscrites dans le décret LOM n° 2021-741 du 8 juin 2021.

B. OBJECTIF

L'objectif de ce nouvel appel à projets, piloté par la DREAL Pays de la Loire, 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 enjeu pour les mobilités du quotidien mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur**. Ils devront, en articulation avec les autres modes de transports (trains, bus, cars...), permettre de relier des zones d'emploi, d'habitat (notamment social) et d'éducation et/ou de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

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

C.1. 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...).

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, types de services publics ou privés...), des sensibilités environnementales à considérer 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.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. Ils devront également inscrire le compteur dans la « plateforme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires¹. Les coûts de mise en place du compteur pourront être inclus dans l'assiette éligible du projet.

¹<https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

Les porteurs de projets devront également renseigner l'aménagement réalisé et ses caractéristiques dans la [Base nationale des aménagements cyclables](#)².

C.4. Objectif précis du projet

Soit le projet est un projet type « itinéraire sécurisé », et dans ce cas, le projet présenté devra permettre de relier des pôles générateurs de déplacements à moins de 15 km de distance. Il peut s'agir d'un itinéraire unique dont la longueur devra être inférieure à 15 km ou plusieurs sections d'un itinéraire en partie réalisé dont la longueur totale ne dépassera pas 15 km.

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 ou d'une barrière naturelle.
- Du traitement d'un point dur de sécurité routière (traitement d'une intersection, section à trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants.

Pour les deux types de projet, 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 le trafic routier (cf. Annexe 3). Toute dérogation aux recommandations doit être ponctuelle et particulièrement justifiée.

C.5. Assiette éligible

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 doux, 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 doux, l'assiette éligible correspond au prorata des coûts afférents à la surface dédiée aux modes doux ;
- s'il s'agit de travaux sur chaussée routière ou d'une restauration d'ouvrage d'art permettant le passage des modes doux, l'assiette éligible correspond à la part jugée indispensable à la réalisation des aménagements cyclables et piétons prévus par le projet ;
- le mobilier urbain, ainsi que les équipements d'accompagnement des aménagements cyclables sont également éligibles dès lors qu'ils favorisent les déplacements domicile-travail en vélo, ce qui devra faire l'objet d'une argumentation ;
- 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** (conformément à l'article 5 du Décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement).

²Le schéma de données est en place. Des exemples sont fournis sous le lien suivant :

<https://transport.data.gouv.fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine/>

C.6. Calendrier de mise en service

Le projet présenté devra 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 devront pas avoir fait l'objet d'un acte juridique pour leur exécution antérieurement à la date de dépôt du dossier sur la plateforme. **La première dépense éligible du projet devra être engagée dans les 18 mois après l'annonce des lauréats**, exception faite des projets particulièrement complexes, qui devront alors apporter une justification (par exemple pour respecter la préservation des enjeux écologiques).

Il est précisé qu'un dépôt de dossier à l'appel à projets ne garantit pas l'octroi d'une subvention, et en particulier, que tout commencement d'exécution avant annonce des lauréats est de la responsabilité des porteurs, et qu'il prend le risque, en toute connaissance de cause, de ne pas être subventionné. Il est rappelé à cette occasion qu'il est recommandé aux porteurs de prendre contact avec les correspondants identifiés en page de garde avant dépôt de dossier.

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

C.7. Respect des recommandations techniques du Cerema

Divers retours d'expérience montrent que des aménagements peu qualitatifs (peu larges, présentant encore des discontinuités, dont le revêtement n'est pas durable, etc.) n'encouragent ni au report modal, ni au changement de comportement. Il est également souvent observé que les sites propres ont un effet positif sur le changement des habitudes, en particulier pour les non-cyclistes.

Aussi, il est impératif de respecter les types d'aménagements cyclables en fonction du trafic routier et de réaliser des sites propres lorsque le trafic attendu est important et/ou la volonté d'attirer de nouveaux utilisateurs est forte, en conformité avec les recommandations du Cerema (cf. Annexe 3).

C.8. Respect de l'environnement

L'aménagement en faveur des mobilités actives doit **s'inscrire dans le respect de l'environnement**. À cet effet, la question du choix du tracé de moindre impact environnemental doit être étudiée : il conviendra de privilégier le maintien des secteurs de forte sensibilité écologique et dans ce cas, envisager des alternatives. De plus, il est attendu de limiter les impacts sur l'environnement (biodiversité, eau, etc.) eu égard aux enjeux divers tels que la protection des milieux naturels, la préservation voire le renforcement des continuités écologiques, la maîtrise des risques de propagation des espèces exotiques envahissantes ou encore le maintien des habitats d'espèces protégées.

Quelles que soient les thématiques, des mesures de réduction sont possibles : réflexions sur le choix des matériaux, les continuités écologiques, le choix des espèces lors de l'aménagement (semis, plantations) et la gestion envisagée (limitation de l'entretien, besoins en eau limités, respect des cycles de vie des espèces animales et végétales).

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 ».

Une argumentation sur ces sujets est attendue.

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 Départements) 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 et une politique cyclable préalablement définie et déjà 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.

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. 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 et taux d'aide

Le versement des subventions sera assuré par la DREAL Pays de la Loire sur des fonds délégués par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'État sont applicables et **chaque projet fera l'objet d'un arrêté de subvention 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 ; et
- 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 du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Le cumul des subventions avec l'appel à projets Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux (PEM) ou avec le 4^e appel à projets « Fonds Mobilités Actives » est impossible sur un même périmètre d'intervention.

Le budget alloué à cet appel à projets est de 5,7 M€ pour la région Pays de la Loire.

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe, ce montant pouvant faire l'objet de bonus cumulables :

- un bonus supplémentaire maximum de 20 % pour les projets situés en secteur moins dense, définis comme n'étant pas situés dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants (cf. Annexe 6) ;

- un bonus supplémentaire maximum de 10 % pour les projets portés par des communautés de communes disposant de la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (cf L. 1231-1-1 du code des transports).

Le taux d'aide apporté à chaque projet peut donc atteindre sous conditions 50 % maximum du montant 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 demandée ne pourra pas être inférieure à 50 k€ par projet. Il n'y a pas de seuil maximal.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID agissent de manière complémentaire à cet appel à projets « continuités cyclables ». 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 « savoir rouler à vélo » (piste d'entraînement, vélo et équipements pour les enfants).

D.3. Composition et soumission du dossier de candidature

Les dossiers de candidature devront être déposés sur la plateforme de dépôt avant le 28 février 2022.

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. Du formulaire, à remplir en ligne (voir les données à renseigner dans le formulaire en ligne 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 de sélection de vérifier son éligibilité (cf. E.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés dans la partie E.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 puis à joindre au format *pdf* ;
4. D'une fiche descriptive des coûts (voir Annexe 5 - fichier *excel* à remplir puis joindre au dossier au format tableur) ;
5. Du relevé d'identité bancaire du porteur de projet ;
6. 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 au dossier tout au long de l'instruction.

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 ;
- incomplets, non cohérents dans les éléments fournis, ne respectant pas les formats de soumission ou insuffisamment lisibles ;
- non déposés via la plateforme « démarche simplifiées »³.

Ne sont pas éligibles les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf parties C et D), notamment :

- les projets dont le premier marché de travaux aura été notifié avant le dépôt du dossier (cf. C.6) ;
- les projets dont la mise en service projetée est supérieure à 48 mois après la date de dépôt du dossier (cf. C.6), sauf cas de nécessité avérée.
- les projets dont le porteur n'est pas éligible (cf. D.1) ;
- les projets dont la demande de subvention est inférieure à 50 000 euros (cf. D.2);
- les projets ne respectant pas les catégories définies au chapitre C.4 (itinéraire sécurisé ou discontinuité), à moins que ce choix soit argumenté par le porteur : projet particulièrement structurant, en lien avec un programme « Action cœur de ville », un programme « Petites villes de demain » 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, les répercussions attendues ainsi que la qualité des aménagements projetés.

Les dossiers devront contenir *a minima* un plan d'ensemble. Une analyse par section homogène d'aménagement comprenant des données de trafic et des plans de coupes pour chaque section ainsi que le traitement des intersections devra être présentée. Les projets d'ouvrage d'art devront quant à eux être accompagnés *a minima* d'un avant-projet sommaire.

Les échanges techniques avec la DREAL Pays de la Loire (cf. première page) en amont du dépôt de dossier seront de nature à faciliter l'instruction des projets et concourront à la bonne évaluation des dossiers. En fonction des demandes, et des dossiers déposés, les instructeurs se réservent la possibilité de convier tous les porteurs à un échange formalisé.

³Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par mail à di.sial.dreal-pays-de-la-loire@developpement-durable.gouv.fr

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'existence d'une politique cyclable (cf. C.1) ;
- l'implication des associations ou des usagers (à défaut une consultation publique) ;
- 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, procédures environnementales, ...) ;
- l'inscription du projet dans une politique cyclable locale (interactions avec les itinéraires existants) ;
- la cohérence avec les schémas directeurs cyclables supra ou infra-territoriaux ;
- les impacts attendus sur les déplacements actifs : 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 celles impliquées dans les programmes « Action cœur de ville » ou « Petites villes de demain ».

2. Qualité technique :

- 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, 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 enjeux écologiques identifiés ;
- le respect des pentes de cheminement d'accès à l'ouvrage ;
- le choix d'un revêtement adapté ;
- 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 du type de projet éligible (cf. C.4).

E.3. Choix des lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection régional** piloté par la DREAL et composé de représentants des DDT(M), de la Région Pays de la Loire, de l'Ademe et du Cerema. Ce comité de sélection sera soumis à des exigences de confidentialité.

La sélection des lauréats et du niveau de financement retenu sera faite sur la proposition du comité de sélection par le préfet de Région après consultation des préfets de Département. 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

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

L'arrêté de subvention pris par la DREAL déterminera les modalités de versement de la subvention. Tout arrêté non signé au 31 décembre 2022 entraînera la perte inconditionnelle de la subvention accordée. Aussi, **toutes les pièces nécessaires à la signature de l'arrêté devront être fournies au plus tard au 31 juillet 2022 par les lauréats.**

G. CONFIDENTIALITE DES RESULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS

Les documents et informations appartenant au bénéficiaire, communiqués dans les dossiers sur quelque support que ce soit ainsi que tout élément obtenu en application de la décision ou de l'arrêté de subvention, 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 de sélection des projets. Le bénéficiaire s'engage alors à publier et à autoriser les services de l'État à publier une synthèse des résultats non protégés définis dans la décision 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 les services de 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 ;
- rédiger un rapport diffusable sur les sites Internet des services de l'État ;
- le cas échéant utiliser un outil de suivi du projet fourni par les services de l'État ;
- fournir différents livrables au fur et à mesure de l'avancement du projet ;
- transmettre au moins un état d'acompte par an.

Les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence à l'aide de l'État via le plan France Relance. Les exigences de communication seront précisées dans l'arrêté de subvention.

ANNEXES

Annexe 1 : Données à renseigner dans le formulaire en ligne

Annexe 2 : Dossier de présentation du projet à compléter

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)