

Plan France Relance Vélo

Appel à Projets Martinique - Aménagements cyclables

Date de dépôt des dossiers : jusqu'au 28/02/2022

et demandes de renseignements auprès de :

Laurent BRINO, chargé de mission Mobilités

laurent.brino@developpement-durable.gouv.fr

05 96 59 57 22 / 06 96 80 11 99

A. CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS.....	4
C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS.....	4
C.1. Politique cyclable du territoire.....	4
C.2. Diagnostic territorial.....	4
C.3. Impacts sur la fréquentation.....	5
C.4. Typologie de projets éligibles.....	5
C.5. Assiette éligible.....	6
C.6. Calendrier de mise en service.....	7
C.7. Respect des recommandations techniques du Cerema.....	7
C.8. Respect de l'environnement, application de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ».....	8
D. MODALITÉS DE L'APPEL À PROJETS.....	8
D.1. Porteurs éligibles.....	8
D.2. Nature de la subvention et taux d'aide.....	9
D.3. Composition et soumission du dossier de candidature.....	10
E. ANALYSE DES DOSSIERS.....	11
E.1. Critères de recevabilité et d'éligibilité.....	11
E.2. Critères d'évaluation.....	12
E.3. Choix des lauréats.....	13
F. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS.....	13
G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	14
ANNEXES.....	15

A. CONTEXTE ET ENJEUX

Environ deux tiers des déplacements en France sont inférieurs à 5 km, dont la plupart sont effectués en véhicule automobile. 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 vélo et d'en bâtir l'écosystème sur tout le territoire, afin que le vélo devienne une solution de mobilité performante et crédible. Dans un contexte où la France accuse un retard important par rapport à ses voisins européens en matière de part modale du vélo (à peine 3 % alors qu'elle représente 10 % en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas), il est important d'inverser la tendance.

Les itinéraires cyclables sécurisés sur toute leur longueur, en site propre protégé 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. 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 (fleuve, canal, etc.) et de grandes infrastructures (voie ferrée, autoroutes, etc.) ainsi qu'à des points noirs de sécurité routière (carrefours, entrées de ville, voies rapides, etc.).

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et le Plan vélo et mobilités actives ambitionnent de faire de la France un pays dans lequel les mobilités actives sont des modes de déplacement à part entière, notamment en triplant 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 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) 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 « mobilités 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 collectivités¹.

¹ 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 permis d'accorder des subventions de 101 M€ pour 194 projets.

B. OBJECTIF DE L'APPEL À PROJETS

L'objectif de cet appel à projets, mis en œuvre par la DEAL Martinique sous l'autorité du préfet de région, est de **soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire. Il est souhaité une réalisation rapide des aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, dans le respect de l'environnement.**

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « résorption de points durs » - ouvrages d'art et intersections complexes ;
- Les projets type « itinéraire sécurisé ».

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'insère l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...).

C.2. 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...), de la desserte existante : transports en commun, existence ou absence de trottoirs, d'accotements aménagés, qualité de ces aménagements, mais aussi des sensibilités environnementales à considérer. **Ce diagnostic devra être illustré.**

C.3. 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 cyclables².

C.4. Typologie de projets éligibles

Soit le projet est un projet **type** « résorption de **point dur** ». 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'une intersection.

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 en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire. Sur ces sections, un comptage routier est nécessaire. **Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur.** NB : deux projets contigus portés par un même maître d'ouvrage ne sauraient être considérés comme deux projets distincts, si leur longueur cumulée dépasse les 15 km et que leur phasage est continu. Le projet pourra être une création d'itinéraire sécurisé, ou raccordé à des aménagements existants ; dans ce dernier cas, les interfaces devront être présentées. Les aménagements existants en amont et/ou aval pourront être présentés.

NB : un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « points durs ».

²<https://www.velo-territoires.org/observatoires/observatoire-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/schema-de-donnees-amenagements-cyclables/>

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500- 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Pour les deux types de projets, 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** (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). **Le trafic routier doit être connu** et les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être absolument justifiées.

C.5. Assiette éligible

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 à usage mixte, 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 ;
- le mobilier urbain, ainsi que les équipements d'accompagnement des aménagements cyclables sont également éligibles ;
- 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 de candidature**³.

Une attention particulière doit être portée à l'*Annexe 4 sur les coûts*.

C.6. 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.

Les marchés de travaux devront être notifiés dans les 18 mois après l'annonce des lauréats, exception faite des projets particulièrement complexes, qui devront alors apporter une justification (par exemple, la nécessité de réaliser les travaux en dehors de la période sensible pour la biodiversité, pour respecter la préservation des enjeux écologiques).

De plus, les dépenses intervenues pour le projet avant le dépôt du dossier de candidature ne pourront être prises en compte dans l'assiette éligible.

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

Enfin, le projet doit être mis en service dans un **délaï 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-initiés.

³ Voir article 5 du Décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

Aussi, il est :

- d'une part, impératif de respecter les types d'aménagements cyclables en fonction du trafic routier ;
- d'autre part, fortement recommandé de réaliser des sites propres lorsque le trafic attendu est important et/ou la volonté d'attirer de nouveaux utilisateurs est forte.

C.8. Respect de l'environnement, application de la séquence « Éviter-Réduire-Compenser »

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 en évitant le passage par ces zones. 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 sols, 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, sur les interruptions de continuités écologiques⁴, sur le choix des espèces lors de l'aménagement (semis, plantations) et sur 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 ».

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 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 ou une politique cyclable préalablement définie ou en cours de réalisation au moment de la soumission du dossier de candidature.

Des projets pourront être présentés par un groupement de collectivités, par exemple pour la réalisation d'un itinéraire cyclable ou mixte piétons vélo, ou encore pour la réalisation d'ouvrages ou d'aménagements conséquents sur plusieurs communes. Dans ce cas, la maîtrise d'ouvrage devra être portée par un membre du groupement, une des collectivités par exemple, ou alors déléguée à une collectivité, un Département par exemple.

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.

⁴ Étudier par exemple les besoins réels en clôture, bordures ou éclairage pour proposer des solutions adaptées.

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

Le financement fera l'objet d'une convention avec l'État, avant le 31 décembre 2022. Toute subvention n'ayant pas fait l'objet d'une convention avant cette date sera inconditionnellement perdue.

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 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, de même qu'avec un appel à projets « Fonds Mobilités Actives ».

Le budget alloué à cet appel à projets est de 500 000 € en Martinique.

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

- 60 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe ;

Il est rappelé que la part financée par le maître d'ouvrage ne peut être inférieure à 8 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques.

L'aide demandée ne pourra être inférieure à 100 k€ par projet.

Le montant total de l'aide par porteur de projet pourra être plafonné, et il est laissé à l'appréciation du comité de sélection la possibilité de moduler, à la hausse ou à la baisse, les taux, le seuil, et les plafonds de subvention, notamment en fonction du nombre de dossiers déposés par rapport à l'enveloppe régionale.

Il est rappelé que la DSIL et la DSID⁵ 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 "savoir rouler à vélo" (piste d'entraînement, vélo et équipements pour les enfants, ...).

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.

⁵ Dotation de soutien à l'investissement des départements

Les dossiers de candidature devront être envoyés sur la boîte mail de Laurent BRINO indiquée sur la page de garde.

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. d'un dossier de présentation du projet au format *pdf* et selon le modèle présenté en *Annexe 1* : les éléments fournis doivent permettre au comité de sélection de vérifier son éligibilité (chap. D.1, D.2 et E.1) et de conduire l'évaluation selon les critères détaillés au chap. E.2 ;
2. d'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en *Annexe 2* à signer et à joindre au format *pdf* ;
3. d'une fiche descriptive des coûts (voir *Annexe 4* - fichier *excel* à remplir et joindre au dossier au format *excel*) ;
4. 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.

À la demande des services instructeurs, des compléments au dossier pourront être demandés 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 ;
- 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 »⁶.

Ne sont pas éligibles :

- les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. parties B, C et D) ;
- les projets ne présentant pas de comptages routiers ;
- les projets ne prévoyant pas de comptages vélos, pour ceux dont le coût est supérieur à 500k€ ;
- 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 le dépôt du dossier ;

⁶ Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable

- 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) ;
- les projets dont la demande de subvention est inférieure à 100 000 € ;
- 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.

Les échanges techniques avec le correspondant identifié en page 1 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.

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 par le comité de sélection. 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) ;
- la cohérence avec les 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 (dites « coronapistes »), 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 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, ...).

2. Qualité technique :

- la lisibilité et la 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 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 de la définition d'un projet éligible (chap. C.4).

E.3. Choix des lauréats

La qualité des dossiers sera examinée par un **comité de sélection régional**. Ce comité sera soumis à des exigences de confidentialité.

La sélection des lauréats et du niveau de financement retenu sera fondée sur la proposition du comité de sélection. La notification de subvention ou la décision de rejet 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, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant le dépôt du dossier ne sera pas examiné par le comité de sélection. De même, l'éventuelle subvention attribuée ne sera pas maintenue si la notification du 1^{er} marché de travaux a eu lieu avant le dépôt du dossier.

L'annonce des lauréats devrait intervenir en mars 2022 (date prévisionnelle).

La convention de financement déterminera les modalités de versement de la subvention. **Cette convention sera signée avant fin 2022. Toute convention non signée au 31 décembre 2022 entraînera la perte inconditionnelle de la subvention accordée.**

Aussi, toutes les pièces nécessaires à la signature de la convention devront être fournies au plus tard le 15 septembre 2022, par les lauréats (y compris la délibération de la collectivité autorisant le porteur de projet à signer la convention).

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 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 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.

En outre, 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 le site internet des services de l'État ;
- 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.

Le porteur du projet s'engage, dans sa communication, à faire référence à l'aide de l'État, et à apposer le logo France Relance sur tous les documents. La convention de financement précisera les règles de communication s'agissant d'une aide «France Relance».

ANNEXES

Annexe 1 : Modèle de dossier de présentation du projet

Annexe 2 : Modèle de lettre d'engagement

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Fiche descriptive des coûts à remplir