



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LE FONDS VERT

Fonds d'accélération
de la transition
écologique dans
les territoires



AXE 3

Accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Édition 2023



Cahier d'accompagnement des porteurs
de projet et des services instructeurs

Pour toute demande de renseignement concernant les mesures du fonds vert,
consultez le site internet départemental de l'Etat de votre département :
[www.\[nom-du-département\].gouv.fr](http://www.[nom-du-département].gouv.fr)
ou contactez votre sous-préfet d'arrondissement
ou la direction départementale des territoires (et de la mer)
ou les directions et services de l'Etat outre-mer.

FRANCE
NATION
VERTE >

Agir • Mobiliser • Accélérer



1. CONTEXTE ET AMBITION

1.1. Contexte

La qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années, mais elle représente toujours un enjeu sanitaire majeur en France.

La France ne respecte pas, de façon régulière, sur plusieurs territoires, les normes de qualité de l'air, en particulier pour les oxydes d'azote (principalement émis par le transport routier) et les particules.

Plusieurs contentieux sont en cours : la France a notamment été condamnée pour manquement (insuffisance d'actions) par :

- Le Conseil d'Etat (contentieux « les Amis de la terre », déjà 30 M€ d'astreinte au titre de 2021 et du premier semestre 2022, dans le cadre d'un processus réévalué tous les 6 mois) ;
- La Cour de justice de l'Union européenne (manquement pour dépassement de la valeur limite pour le dioxyde d'azote dans 12 zones).

Par ailleurs, la Commission européenne entend renforcer les exigences sur la qualité de l'air ambiant, et a proposé une révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant, dans un contexte où l'Organisation Mondiale de la Santé a publié de nouvelles valeurs guides (divisant par 2 les valeurs recommandées pour les PM_{2,5}, et par 4 pour le NO₂ s'agissant de la valeur guide annuelle). Ces nouvelles valeurs guides étaient, au regard des données 2019, dépassées pour la France sur 98% des zones administratives de surveillance du territoire pour les PM_{2,5} et sur 88% des zones pour le NO₂.

Le domaine des transports est particulièrement émetteur d'oxydes d'azote et de particules. L'un des principaux enjeux pour le Gouvernement est de limiter la pollution atmosphérique liée aux déplacements de personnes et de marchandises, et de favoriser des modes de déplacements plus propres. Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) constituent l'un des outils essentiels à cet effet, très répandu en Europe.

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont des zones dans lesquelles sont instaurées une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants. Ce sont les collectivités qui définissent les ZFE-m (calendriers, critères des restrictions, horaires, exemptions, etc.). Les véhicules (voitures, 2 roues, véhicules utilitaires légers, poids lourds) sont catégorisés par une vignette Crit'air, indiquant leur niveau de pollution.

Au 1^{er} janvier 2023, 11 ZFE-m sont en vigueur en France (agglomérations de Rouen, Paris, Reims, Strasbourg, Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Toulouse, Montpellier, Nice, et Marseille). Leur déploiement doit être étendu à 32 autres agglomérations d'ici fin 2024 en application de la loi « climat et résilience » (toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées en métropole – voir carte ci-après).

Il est nécessaire de finaliser le déploiement de ces 43 ZFE-m, et de poursuivre le renforcement progressif des ZFE-m déjà créées, pour améliorer la qualité de l'air et éteindre les contentieux sur le dioxyde d'azote. C'est une politique prioritaire du Gouvernement.

La réussite de cette politique nécessite un accompagnement des usagers des ZFE-m, pour favoriser l'acceptabilité de la mise en œuvre des ZFE-m et soutenir les ménages et les entreprises dans les changements concernant tant la mobilité des personnes que la logistique urbaine.

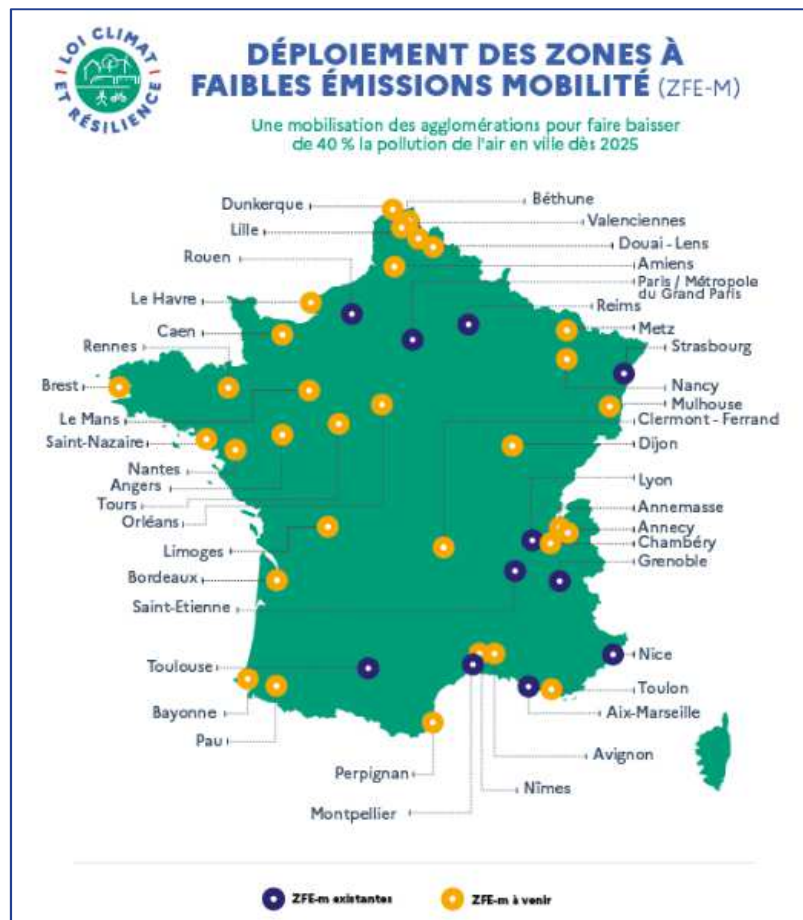
S'agissant de la mobilité des personnes, une attention particulière doit être portée aux périurbains. En effet, si les alternatives à la voiture sont généralement assez développées dans les



zones urbaines (transports publics, aménagements cyclables, trottinettes et vélos en libre-service, etc.), elles le sont beaucoup moins dans les zones périurbaines, qui représentent pourtant une grande partie du bassin de mobilité et des émissions polluantes de l'aire urbaine.

Plusieurs aides nationales soutiennent déjà l'acquisition d'une voiture ou d'un véhicule utilitaire léger peu polluant, en particulier le bonus écologique, la prime à la conversion ou encore le microcrédit véhicules propres. Un nouveau dispositif de prêt à taux zéro, prévu par la loi « climat et résilience », sera expérimenté en 2023. Plusieurs dispositifs dans le cadre des certificats d'économies d'énergie sont également déployés, pour le vélo ou le covoiturage. Les cellules régionales d'appui France Mobilités peuvent par ailleurs être mobilisées.

Certaines collectivités territoriales complètent les dispositifs de soutien nationaux avec des aides locales pour les ménages ou entreprises.



En complément des dispositifs existants (cf. paragraphe 2.5), le fonds vert comportera en 2023 une mesure pour « accompagner le déploiement des ZFE-m », qui permettra de soutenir :

- Les collectivités territoriales des 43 ZFE-m obligées, pour mener des actions pour accélérer la création et le renforcement progressif des ZFE-m déjà créées (études d'analyse préalable ou d'évaluation ex post, signalisation, etc.), l'information et le conseil aux usagers (particuliers et entreprises) sur les ZFE-m, les aides et les solutions de mobilité, ainsi que le contrôle ;
- Les collectivités territoriales des 11 ZFE-m déjà existantes, pour faciliter à court terme l'adaptation des usagers (dispositifs d'aides, études et aménagement de voirie, etc.) et renforcer à moyen-terme les solutions de mobilité à faibles émissions et la logistique urbaine durable.



1.2. Ambition écologique du projet financé

La loi « climat et résilience » fixe dans l'article L.2213-4-1 du CGCT des obligations minimales en fonction des zones concernées.

Pour les agglomérations avec dépassement des valeurs limites pour la qualité de l'air, l'objectif est de respecter ces valeurs limites dans les délais les plus courts possibles. La ZFE m est l'une des mesures principales pour atteindre cet objectif.

Pour les autres agglomérations, l'ambition est de réduire les émissions polluantes pour s'approcher progressivement, autant que possible, des valeurs guides de l'OMS, objectif également poursuivi par la révision de la directive qualité de l'air ambiant proposée par la Commission européenne.

Le déploiement des ZFE-m est une mesure intrinsèquement verte, dans la mesure où elle permet d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants (NO₂ et particules fines), et de réduire l'exposition de la population. La forte diversité dans la nature des actions à mettre en œuvre pour déployer les ZFE-m ne permet néanmoins pas de fixer d'objectif quantitatif sur cette mesure.

2. ÉLIGIBILITÉ ET SÉLECTION DES PROJETS

2.1. Nature des projets éligibles

Afin d'être éligibles, les projets doivent être suffisamment matures, pour permettre un engagement des crédits du fonds d'ici fin 2023.

Les projets éligibles concernent des études autres que celles directement imposées par la réglementation, la mise en place de dispositifs d'information et de conseil, de services numériques, la mise en place d'aides financières, l'achat d'équipements et la mise en place d'aménagements.

Les projets doivent bénéficier à des usagers réguliers de la ZFE-m. Ils doivent donc être localisés dans la ZFE-m ou dans l'aire d'attractivité de la ZFE-m, ou démontrer leur intérêt pour des flux ayant pour origine ou destination la ZFE-m (exemple des cars express).

Les projets éligibles sont les suivants :

Classe 1 : études (hors études réglementaires prévues par le III de l'article L2213-4-1 du CGCT) :

- Etudes de diagnostic et études préalables pour la mise en place de la ZFE-m : études permettant de caractériser le parc, l'offre de mobilité, les infrastructures disponibles sur le territoire, les usagers, et les besoins liés à la mise en place de la ZFE-m (la signalisation relative à la ZFE-m, la mise en place du contrôle sanction...). Cette liste est non exhaustive ;
- Etudes de solutions de mobilité à déployer pour :
 - 🔗 Mettre en place des pôles d'échanges et des parc-relais. Pour être éligibles, les parcs-relais doivent offrir une alternative compétitive aux automobilistes pour l'accès à la ZFE-m ;
 - 🔗 Développer le vélo et la marche notamment par la création de zones de circulations apaisées ;
 - 🔗 Mettre en place des lignes de covoiturage sur les zones d'accès à la ZFE-m ;



- Etablir un plan de transport (offre de transport public périurbain et de mobilité desservant la ZFE-m, plan de mise en place de voies réservées, plan de développement du transport de marchandises par vélo...);

Classe 2 : Dispositif d'information et de conseil sur les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m et les solutions de déplacement alternatives :

- Campagne de communication et de sensibilisation (hors campagne d'information locale prévue au III, alinéa 5, de l'article L2213-4-1 du CGCT) et actions en faveur de l'accompagnement au changement ;
- Mise en place d'un guichet d'information ou de conseil : ouverture d'un numéro vert, mise à disposition de conseiller(s) mobilité au sein du territoire ;
- Autres (porte à porte, affichage dans les loges et commerces, etc.) ;

Classe 3 : Déploiement de services numériques :

- Numérisation des arrêtés de circulation et versement de ces arrêtés au sein de la base nationale DiaLOG ;
- Services numériques facilitant l'accès à la ZFE-m ;
- Services numériques facilitant l'information et l'accès aux aides visant au verdissement des transports pour les usagers ;
- Services numériques favorisant le report modal vers des mobilités douces ou partagées ;
- Autre ;

Classe 4 : Dispositifs d'aides financières incitatives pour les mobilités propres (liste limitative) :

- Dispositifs d'aide à l'utilisation de vélos ou vélos cargo :
 - Aide à la réparation ;
 - Location longue durée ;
 - Mise en place de vélos école ;
 - Dispositifs de recharge ;
- Dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules pour le développement d'une offre de transport public périurbaine desservant la ZFE-m ou des pôles d'échange à proximité de la ZFE-m ou d'une offre de vélo en libre-service ou une offre de service d'autopartage (véhicules Crit'air 1 et E) ;
- Dispositif expérimental d'aide au changement de mobilité vers des mobilités partagées et actives.

Classe 5 : Achats d'équipements et aménagements (liste limitative) :

- Investissement pour la mise en place de la signalisation relative à la ZFE-m ;
- Achat des équipements, logiciels et prestations nécessaires au contrôle/sanction ;
- Aménagements de voirie et de stationnement pour développer le vélo et la marche, le covoiturage, l'autopartage ou la logistique urbaine durable ;
- Aménagements de parcs relais ou pôles intermodaux permettant de réduire les émissions polluantes du transport de personnes et de marchandises dans le périmètre de la ZFE m.

Le cas échéant, pour chacune de ces actions, le renforcement éventuel des effectifs nécessaires au sein de la collectivité pour mener à bien le pilotage et l'accompagnement de l'action peut faire l'objet d'une demande de financement et être inclus dans l'assiette éligible du financement de chaque action.

Au-delà de l'appui financier aux projets des collectivités, le fonds vert peut financer des prestations d'ingénierie pour les porteurs de projets qui en ont besoin afin de faciliter la mise en œuvre de projets financés par cette mesure du fonds vert. Par ailleurs, le fonds vert peut aider les



collectivités à faire émerger des projets à forte ambition environnementale sur une enveloppe dédiée à des prestations d'ingénierie d'animation, de planification ou de stratégie.

L'exécution du projet (ou, le cas échéant, des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention) ne peut commencer avant que le dossier de demande ne soit déposé sur la plateforme Démarches Simplifiées (sauf urgence avérée).

Ne sont pas éligibles au fonds :

- Tout projet de verdissement des flottes publiques ou privées ;
- Les aides à l'acquisition de véhicules par des collectivités, des entreprises ou des particuliers autres que celles listées en classe 4 du présent cahier ;
- Les services express métropolitains (ferroviaires) et les études correspondantes, qui sont financées par ailleurs ;
- Les infrastructures de recharge de véhicules électriques et les infrastructures d'avitaillement en autres carburants ou combustible (gaz, biocarburant, hydrogène, etc.). Les études, services numériques, dispositifs de recharge de vélos, ainsi que les projets d'aménagement listés en classe 5 intégrant des infrastructures de recharge de véhicules électriques demeurent toutefois éligibles.

2.2. Porteurs de projets éligibles

La mesure concerne la France métropolitaine.

Les porteurs de projets éligibles sont les maîtres d'ouvrage suivants concernés par une ZFE-m en vigueur ou devant être créée au titre de la loi « climat et résilience », y compris dans l'aire d'attraction du territoire des ZFE-m ou présentant leur intérêt pour des flux ayant pour origine ou destination la ZFE-m et sous réserve que leur projet respecte les règles européennes applicables aux aides d'État¹ :

- Les collectivités territoriales (communes, départements, régions) et leurs groupements (EPCI...);
- Les établissements publics locaux portant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité concernées (syndicats mixtes, pôles métropolitains...);
- Les établissements publics locaux bénéficiant d'une délégation de maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale ou d'une autorité organisatrice de la mobilité (en particulier les sociétés publiques locales).

Le porteur de projet peut mentionner dans son dossier un « co-portage » avec un partenaire (notamment une autre collectivité) : dans ce cas, les relations conventionnelles ou contractuelles seront détaillées ainsi que toutes les informations utiles à l'établissement de la convention financière si le co-porteur est susceptible de percevoir directement des subventions.

2.3. Hiérarchisation et sélection des projets

Hiérarchisation des projets

¹ Pour mémoire, le guide réalisé par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance est disponible au lien suivant : https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/publications/Vade-mecum-aides-Etat-2020/Vademecum_aides240920.pdf



Les dossiers éligibles pourront être instruits en donnant priorité aux projets visant une ambition forte (en termes de résultats sur la qualité de l'air) pour le déploiement de la ZFE-m, et :

- Constituant une étape préalable à la création ou au développement de la ZFE-m ;
- Ayant un impact pour faire connaître et sensibiliser sur la ZFE-m, ses enjeux et ses solutions ;
- Favorisant le déploiement d'une offre de mobilité diversifiée (mobilités actives, partagées, transport collectif) en particulier l'offre alternative pour les déplacements agglomération-périphéries.

Pour les **collectivités n'ayant pas encore pris d'arrêté créant une ZFE-m**, constituent des axes prioritaires les actions opérationnelles qui constituent un préalable à la mise en place de la ZFE-m (études préalables pour la mise en place de la ZFE-m, conception et mise en place de la signalisation), et les dispositifs qui permettent la mise en place effective de la ZFE m (information et conseils en mobilité, etc.).

Pour les **collectivités qui ont une ZFE m existante**, constituent des axes prioritaires les actions opérationnelles qui permettent de contribuer significativement aux objectifs de la ZFE m (information, solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, réduction des émissions polluantes de la logistique urbaine, contrôle, etc.). Les actions portant sur d'autres modes de mobilité sont sélectionnées en priorité selon le niveau d'émissivité d'oxydes d'azote et de particules du mode de mobilité facilité pour les usagers (mobilités actives en priorité, puis mobilités partagées, transport en commun et véhicules moins émetteurs), puis selon l'ampleur de leur impact en nombre d'usagers potentiels.

Sont également à prioriser les actions :

- S'inscrivant dans un projet global cohérent à l'échelle de l'agglomération, voire à l'échelle de plusieurs agglomérations obligées (services numériques, etc.), dans la mesure du possible de manière partagée et concertée entre les collectivités territoriales concernées ;
- Bénéficiant aux usagers les plus impactés par les restrictions de la ZFE m (zones périurbaines, etc.), et en particulier les usagers les plus vulnérables (ménages à faibles revenus, très petites entreprises).

Instruction

Le préfet de département procédera à la sélection des projets lauréats et à la détermination du montant de la subvention attribuée, après instruction par les services déconcentrés de l'Etat (services des DREAL en charge de la qualité de l'air), en lien avec l'ADEME et le CEREMA, et en tant que de besoin les autres services déconcentrés concernés (DDT-M, DIR, etc.).

Détermination du montant de la subvention attribuée

Le taux de financement des projets éligibles et retenus par le biais du fonds vert pourrait se situer à 50%, le reste du financement devant être apporté par la collectivité. Ce taux pourrait toutefois être adapté en fonction de la situation locale, tout en restant compris entre 30% et 80%, en tenant compte :

- De la contribution du projet aux objectifs de la ZFE m ;
- De la capacité de contributions financières des collectivités locales : à titre d'exemples au regard de la capacité d'autofinancement net moyenne sur trois ans, de la durée de remboursement de la dette ou de l'endettement par habitant de la collectivité, etc. ;
- De la fragilité socio-économique du territoire : à titre d'exemples, au regard du taux de chômage, de l'évolution démographique et de l'emploi, de l'évolution de la vacance de logement et du foncier économique..., etc.

Ces taux d'intervention s'appliquent sur l'assiette éligible, hors taxe.



2.4. Description des projets

En complément des pièces justificatives demandées pour toutes les mesures du fonds vert (cf. point 3.1 ci-dessous), il est attendu des porteurs de projet, le cas échéant, **la description technique de leur projet**, conformément au point 1.2 du présent cahier.

2.5. Articulations avec les autres dispositifs liés

Le cumul du fonds vert avec des financements provenant de programmes CEE en cours (ALVEOLE PLUS, ADVENIR +, etc.) ou à venir pour une même action est exclu.

Pour l'accompagnement du conseil des employeurs dans l'aménagement des stationnements vélos sécurisés, ces derniers ne doivent pas déjà bénéficier du programme objectif employeur pro-vélo.

Les porteurs de projet pourront, le cas échéant, mobiliser les capacités d'intervention de la Banque des territoires sous forme de financements d'ingénierie territoriale (pour accompagner le montage et la structuration des projets) ou d'offres de prêts sur fonds d'épargne (pour renforcer l'effet levier du fonds vert en faveur d'investissements à impacts).



3. MODALITÉS DE CANDIDATURE ET DE CONTRACTUALISATION

3.1. Composition et modalités de dépôts des dossiers de candidature

Tous les dossiers de candidature doivent être déposés sur la plateforme unique de dépôt Démarches simplifiées, accessible depuis la plateforme Aides-territoires :

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/4420-accompagner-le-dploiement-des-zones-a-faible/>

Au-delà de la description technique du projet (cf. point 2.4), le dossier de candidature doit être impérativement constitué :

1. Du formulaire de présentation du projet, à remplir en ligne sur Démarches simplifiées, complété par des documents listés dans le formulaire ;
2. D'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le porteur du projet selon le modèle à télécharger dans le formulaire en ligne, à signer puis à joindre au format pdf. 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 ;
3. Du relevé d'identité bancaire du porteur de projet au format pdf ;
4. Pour tout porteur de projet dont la subvention est soumise au décret du 25 juin 2018, un tableau indiquant les subventions et les aides publiques, de toute nature, directes et indirectes, attribuées par des personnes publiques perçues par la structure porteuse du projet, conformément au modèle en annexe de l'arrêté du 2 août 2019.

Le département d'instruction devant être sélectionné dans le formulaire en ligne est le département principal du territoire de la ZFE-m².

A la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés durant toute la phase d'instruction du dossier.

La notification de subvention ou la décision de rejet sera communiquée aux porteurs de projet.

3.2. Conditions d'attribution de la subvention

Le fonds sera, si nécessaire, cumulable avec les autres dotations de l'Etat, avec un minimum de 20% de financement par le porteur de projet. Les règles propres à chaque fonds européen s'appliquent par ailleurs.

Lorsque la subvention est soumise au décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat à des projets d'investissement, la convention financière est établie conformément aux dispositions dudit décret.

Lorsque la collectivité est maître d'ouvrage et bénéficiaire de la subvention, elle doit assurer une participation minimale au financement de ce projet, dans les conditions prévues au III de l'article L.1111-10 du CGCT.

Toute subvention au titre du fonds vert ne peut être versée que sur justification de la réalisation des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention. Toutefois, une avance pourra être

² Départements d'instruction par ZFE-m : Amiens : Somme (80) / Angers : Maine-et-Loire (49) / Annecy : Haute-Savoie (74) / Annemasse : Haute-Savoie (74) / Avignon : Vaucluse (84) / Bayonne : Pyrénées-Atlantiques (64) / Béthune : Pas-de-Calais (62) / Bordeaux : Gironde (33) / Brest : Finistère (29) / Caen : Calvados (14) / Chambéry : Savoie (73) / Clermont-Ferrand : Puy-de-Dôme (63) / Dijon : Côte-d'Or (21) / Douai-Lens : Pas-de-Calais (62) / Dunkerque : Nord (59) / Grenoble : Isère (38) / Le Havre : Seine-Maritime (76) / Le Mans : Sarthe (72) / Lille : Nord (59) / Limoges : Haute-Vienne (87) / Lyon : Rhône (69) / Marseille-Aix-en-Provence : Bouches-du-Rhône (13) / Metz : Moselle (57) / Montpellier : Hérault (34) / Mulhouse : Haut-Rhin (68) / Nancy : Meurthe-et-Moselle (54) / Nantes : Loire-Atlantique (44) / Nice : Alpes-Maritimes (06) / Nîmes : Gard (30) / Orléans : Loiret (45) / Paris : Paris (75) / Pau : Pyrénées-Atlantiques (64) / Perpignan : Pyrénées-Orientales (66) / Reims : Marne (51) / Rennes : Ille-et-Vilaine (35) / Rouen : Seine-Maritime (76) / Saint-Étienne : Loire (42) / Strasbourg : Bas-Rhin (67) / Toulon : Var (83) / Toulouse : Haute-Garonne (31) / Tours : Indre-et-Loire (37) / Valenciennes : Nord (59).



versée, sur demande de la collectivité, lors du commencement d'exécution du projet et des acomptes peuvent ensuite être versés au fur et à mesure de l'avancement du projet, sur demande de la collectivité et sur présentation des factures. Ils ne peuvent excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

Le solde de la subvention sera versé sur présentation de factures et d'un bilan de l'action réalisée.

En cas de contractualisation associant la Région, une échéance pour la signature du contrat opérationnel de mobilité pour le bassin de mobilité concerné sera fixée si celui-ci n'est pas encore adopté.

3.3. Modalités de contractualisation

Autant que possible, les projets retenus feront l'objet d'une intégration dans les CRTE.

Dans tous les cas, l'attribution de la subvention donne obligatoirement lieu à la signature d'une convention financière ou d'une décision attributive de subvention. Cette convention/décision pourra préciser en particulier :

- Les dépenses subventionnées par le fonds vert ;
- L'échéancier de versement de la subvention ;
- Les obligations de rendre compte du porteur de projet ;
- Les règles de communication s'agissant d'une aide « Fonds vert » ;
- Les modalités de remboursement en cas de non réalisation du projet ou de non-respect des engagements pris.

3.4. Engagements réciproques

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.

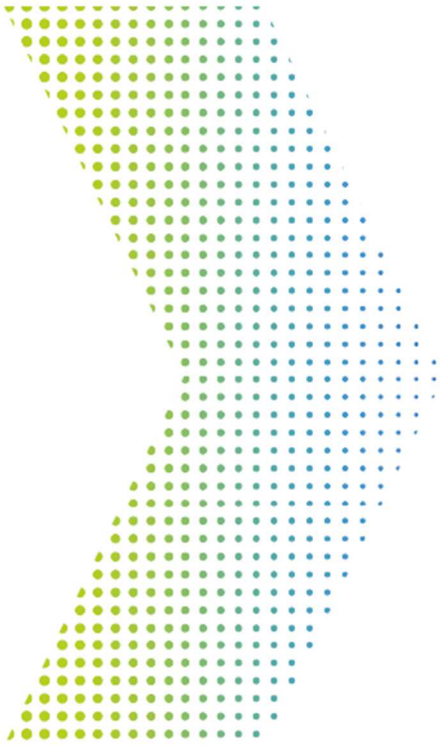
Le résumé du projet, proposé lors du dépôt de dossier, pourra être utilisé à des fins de communication relative au fonds vert, ou être réutilisés dans le cadre de bilans dans le cadre du fonds vert ou des actions menées pour faciliter la création ou le déploiement des ZFE-m.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre de ce fonds vaut acceptation par le porteur de projet de :

- Participer aux réunions d'animation, de capitalisation et de valorisation que pourraient organiser le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ou les services déconcentrés ;
- Convier les services de l'État et ses opérateurs territorialement compétents à participer à la structure de pilotage du projet mise en place, le cas échéant ;
- Participer au suivi régional qui réunira régulièrement les parties prenantes et porteurs de projets retenus pour faire le point sur leur avancement.

La contractualisation et la consommation de ces enveloppes seront suivies dans le cadre du suivi des politiques prioritaires du Gouvernement.

La collectivité bénéficiaire du financement transmet un bilan d'avancement annuel de l'action, et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées.



LE FONDS VERT

Fonds d'accélération
de la transition
écologique dans
les territoires



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FRANCE
NATION
VERTE >

Agir • Mobiliser • Accélérer