

Plan France Relance Vélo

Appel à Projets 2022 Auvergne-Rhône-Alpes

Aménagements cyclables

Date de dépôt des dossiers : du 15 décembre 2021 au 30 avril 2022

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-france-relance-velo-aura-2022>

Le présent cahier des charges est diffusé via le site de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

Toute demande de renseignements concernant cet appel à projets doit être formulée auprès du Service Mobilité Aménagement Paysages de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes via le contact suivant :

sa.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr

Il est recommandé de contacter l'équipe technique de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes avant le dépôt de votre candidature, afin de pouvoir vous aider à monter votre dossier, le cas échéant en lien avec la DDT de votre département.

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.....	4
C.4. Typologie de projets éligibles.....	5
C.5. Assiette éligible.....	6
C.6. Calendrier de mise en service.....	6
D. MODALITÉS 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. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS AUX LAURÉATS.....	11
G. CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS ET SUIVI DES PROJETS RETENUS.....	12
ANNEXES.....	13



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 « 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 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 DREAL Auvergne-Rhône-Alpes sous l'autorité du préfet de région, est de **soutenir les maîtres d'ouvrage publics en leur apportant une source de financement complémentaire pour appuyer la réalisation rapide d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur.**

C. CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « discontinuité » - ouvrages d'art et 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, stationnements dans la zone, projets urbains pouvant avoir un impact sur la fréquentation de l'aménagement, inventaire des services et initiatives vélos du porteur de projet, 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 modalités de gestion et de maintenance de ces compteurs seront indiquées dans le dossier de présentation de la candidature.

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 « 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 noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants.
- d'une discontinuité linéaire entre deux aménagements cyclables existants ou entre un pôle et un aménagement cyclable existant. La discontinuité linéaire peut s'étendre sur 2 km (en milieu urbain) à 3 km (en milieu rural).

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. Il pourra notamment pérenniser une piste cyclable de transition. **Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur.**

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

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) et ne pas excéder 25 % du linéaire traité par le projet. **Le trafic routier doit être connu** et les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être absolument justifiées.

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

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 ;
- 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 5 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.

Le porteur de projet fournira un planning détaillé, mentionnant les dates prévues pour les différentes phases d'études, les procédures réglementaires nécessaires le cas échéant.

La notification des marchés de travaux ne peut pas intervenir avant le dépôt du dossier de candidature sous peine d'inéligibilité. Ces marchés devront en revanche 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 le correspondant identifié en page de garde avant dépôt de dossier.

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

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

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.

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

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

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

Chaque projet lauréat fera l'objet d'une convention de financement approuvée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Auvergne-Rhône-Alpes et signée par le préfet de région.

Toute subvention n'ayant pas fait l'objet d'une convention avant le 31 décembre 2022 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 autre appel à projets « Fonds Mobilités Actives ».

Le budget alloué au titre de l'enveloppe France relance à cet appel à projets est de 12 M€ en Auvergne-Rhône-Alpes.



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

- 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe ;
- 40 % maximum pour les projets situés en secteur moins dense, définis comme étant situés dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants (cf. *Annexe 6*).

Un bonus de 10 % pourra être demandé si le porteur du projet est une nouvelle autorité organisatrice de la mobilité, suite à une prise de compétence au plus tard au 1^{er} juillet 2021 dans le cadre de l'article 8 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. L'arrêté suite à cette prise de compétence pourra être produit à l'appui de cette demande.

En résumé :

Taux d'aide maximum prévisionnel	Projet dans une UU ≥ 100k habitants	Projet dans une UU < 100k habitants
Règle générale	20 % maximum	40 % maximum
Bonus nouvelle AOM	+ 10 %	+ 10 %
Taux maximum	30 % maximum	50 % maximum

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 ni inférieure à 100 000 € par projet, ni supérieure à 1M€ 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 DSID⁴ 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.

Les dossiers de candidature devront être déposés sur la plateforme de dépôt avant le 30 avril 2022 (inclus) à l'adresse suivante :

<https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-france-relance-velo-aura-2022>

Le dossier de candidature doit être constitué :

1. du formulaire, à remplir en ligne (voir modalités de dépôt des dossiers en Annexe 1) ;

⁴ Dotation de soutien à l'investissement des départements

2. d'un dossier de présentation du projet au format *pdf* et selon le modèle présenté en *Annexe 2* : 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 ;
3. d'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en *Annexe 4* à signer et à joindre au format *pdf* ;
4. d'une fiche descriptive des coûts (voir *Annexe 5* - fichier *excel* à remplir et joindre au dossier au format *excel*) ;
5. 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.

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 »⁵.

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 dont planning est incompatible avec les préconisations temporelles de l'appel à projets, s'agissant notamment de la date de début des travaux et la date de mise en service ;
- les projets ne prévoyant pas de comptages vélos, pour ceux dont le coût est supérieur à 500 000 € ;
- 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 ;
- 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) ;

⁵ Sauf difficulté technique dûment justifiée au préalable par mail à sa.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr

- 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.

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, 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, si possible limitant l'impact de l'aménagement sur l'environnement ;
- 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, l'annonce des lauréats doit précéder la notification des premiers travaux du projet. Ainsi, tout dossier de soumission portant mention de travaux (qui font l'objet de la demande de subvention) commencés avant 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 juillet 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 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 en utilisant le logo de la préfecture de région Auvergne-Rhône-Alpes, et à apposer le logo France Relance sur tous les documents et panneaux.



ANNEXES

Annexe 1 : Données à renseigner dans le formulaire en ligne

Annexe 2 : Modèle de dossier de présentation du projet

Annexe 3 : Recommandations techniques du CEREMA

Annexe 4 : Modèle de lettre d'engagement et d'attestation sur l'honneur

Annexe 5 : Fiche descriptive des coûts à remplir

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

