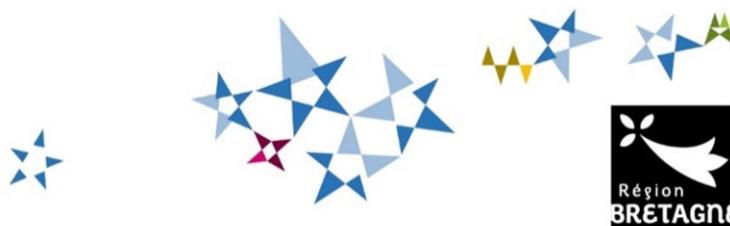


COFINANCÉ PAR  
UNION EUROPÉENNE



L'Europe s'engage  
en Bretagne /



# RÈGLEMENT

## **- Appel à projets sur les mobilités -**

**« Favoriser la réalisation des premier/dernier kilomètres dans le cadre des mobilités de porte à porte »**

**« Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien »**

**« Développer la pratique du vélo dans le cadre d'une stratégie régionale affirmée »**

Conseil régional de Bretagne

Date de lancement de l'appel à projets : **06/07/2023**

Date limite de dépôt des dossiers de candidature à la Région : **15/03/2024**

## SOMMAIRE

<b>Introduction générale</b>	<b>3</b>
<b>Présentation détaillée des 3 dispositifs d'aide</b>	<b>4</b>
<b>Dispositif 1 : « Favoriser la réalisation des premier/dernier kilomètres dans le cadre des mobilités de porte à porte ».</b>	<b>4</b>
Cadrage et objectifs	4
Projets éligibles	5
Evaluation des candidatures	5
<b>Dispositif 2 : « Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien »</b>	<b>7</b>
Cadrage et objectifs	7
Projets éligibles	7
Evaluation des candidatures	8
<b>Dispositif 3 : « Développer la pratique du vélo dans le cadre d'une stratégie régionale affirmée »</b>	<b>9</b>
Cadrage et objectifs	9
Projets éligibles	9
Evaluation des candidatures	10
<b>Règles et conditions d'éligibilités communes aux 3 dispositifs</b>	<b>11</b>
<b>Type de bénéficiaires</b>	<b>11</b>
<b>Type de dépenses éligibles</b>	<b>11</b>
<b>Dépenses non éligibles</b>	<b>11</b>
<b>Conditions d'éligibilité</b>	<b>11</b>
<b>Montant et versement de l'aide</b>	<b>12</b>
<b>Etapas et calendrier de sélection</b>	<b>12</b>

## Introduction générale

La Région Bretagne, en tant qu’Autorité Organisatrice de la Mobilité, met en place et développe le réseau BreizhGo, que ce soit par le train express régional, le car interurbain et scolaire, ou par bateau. Elle est notamment en charge de définir l’offre de transport, d’acheter le matériel roulant, de développer une billettique interopérable, de définir la politique tarifaire du réseau BreizhGo. Elle accompagne le développement des gares et des infrastructures pour favoriser le report modal vers les transports collectifs. Près de 60 M de voyages sont réalisés chaque année sur le réseau BreizhGo avec près de 400 circulations en train chaque jour et 100 000 scolaires transportés chaque jour et avec plus de 1 000 communes desservies (sur 1 207 communes bretonnes). 100% des communes hors agglomérations et métropoles sont desservies, si l’on prend en compte le transport scolaire.

Les bretonnes et les bretons expriment une forte attente d’amélioration des solutions de mobilités du quotidien. Par ailleurs, de nombreux enjeux sociétaux poussent à soutenir des politiques de mobilité volontaristes pour diminuer l’empreinte carbone de nos déplacements du quotidien : augmentation tendancielle du coût de l’énergie, allongement des distances domicile – travail ou domicile - études, carence en terme d’alternatives à la voiture individuelle en secteurs périurbains et dans les zones peu denses, usages en augmentation des modes actifs.

Pour répondre à ces besoins et à ces enjeux, la Région Bretagne a défini une feuille de route « s’engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » et ambitionne notamment par son axe 1 de « contribuer à l’objectif régional de doublement de la part modale des transports collectifs ». Néanmoins, ces développements d’offre en transports collectifs publics réalisés par la Région Bretagne, réalisés par toutes les autres autorités organisatrices des mobilités de Bretagne (intercommunalités, agglomérations et métropoles), ne seront pas en capacité de répondre à toutes les demandes de mobilité.

Il est donc nécessaire, en complément et à l’appui de ces développements de :

- Faciliter les liaisons vers les modes collectifs, pour permettre de réaliser des déplacements de porte à porte, du 1er au dernier km, sans nécessairement avoir recours à l’usage d’une voiture ;
- Mieux connecter les modes de déplacement entre eux, non seulement au droit des grands pôles d’échanges multimodaux d’envergure régionale, mais également à plus petite échelle, sur l’ensemble du territoire régional ;
- Développer les alternatives aux transports collectifs publics en particulier pour les déplacements de courte distance.

Aux côtés des prérogatives de la Région Bretagne en tant qu’autorité d’organisation de mobilité (AOM) du réseau BreizhGo, et des AOM locales, le Programme FEDER FSE 2021-2027 validé par la Commission européenne le 13 septembre 2022, pour lequel la Région Bretagne est autorité de gestion, permet de soutenir des projets de mobilité dans le cadre de sa priorité 4 « *soutenir la transition vers des mobilités durables* », et plus précisément dans l’objectif 4.1 « *favoriser la mobilité urbaine durable* ». Les fiches actions découlant du Programme ont été approuvées par le comité de suivi du 29 septembre 2022. Les règles du présent appel à projet s’inscrivent dans ce cadre ainsi que dans le respect des règles européennes ou nationales.

L’appel à projets est ouvert du 6 juillet 2023 au 15 mars 2024, et dans ce cadre, le porteur de projet pourra présenter plusieurs dossiers mais aucun dossier ne pourra cumuler de financement au titre de plusieurs dispositifs du présent appel à projet.

Trois dispositifs d'aide sont prévus dans le cadre de cet appel à projet :

**Dispositif 1 (détaillé en page 4) :** « Favoriser la réalisation des premier/dernier kilomètres dans le cadre des mobilités de porte à porte ». Il s'agit de soutenir prioritairement les solutions permettant de réaliser les premier/dernier kilomètres depuis/vers le réseau BreizhGo et les lieux de mobilité partagée.

**Dispositif 2 (détaillé en page 7) :** « Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien ». Il s'agit de soutenir le développement des nœuds d'échanges intermodaux et plus globalement les projets favorisant l'intermodalité, de façon à mieux connecter entre eux les réseaux de transports collectifs et plus largement les différents modes et services de transport.

**Dispositif 3 (détaillé en page 9) :** « Développer la pratique du vélo dans le cadre d'une stratégie régionale affirmée ». Il s'agit de développer la pratique des modes actifs en apportant un soutien aux projets d'investissements en infrastructures et d'équipements, par exemple : aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs (pistes cyclables, voies vertes...), équipements de stationnement pour les vélos (arceaux, abris vélos, abris sécurisés...) qui encouragent ces pratiques en toute sécurité.

Une première sélection des projets sera réalisée en octobre 2023, une deuxième en mars 2024. Une enveloppe prévisionnelle de 7M€ est ouverte sur cette période.

Les conditions d'éligibilité, les modalités pratiques de sélection des projets et le calendrier de cet appel à projet figurent à la fin de ce document.

### [Présentation détaillée des 3 dispositifs d'aide](#)

**Dispositif 1 :** « Favoriser la réalisation des premier/dernier kilomètres dans le cadre des mobilités de porte à porte ».

#### Cadrage et objectifs

En matière de transport de personnes, la mobilité des bretons correspond à 60,2 milliards de déplacements par an<sup>1</sup> dont 98,7% liés à la mobilité quotidienne. Ces déplacements du quotidien et a fortiori les déplacements domicile-travail se caractérisent par une forte dépendance à la voiture particulière (80,2%). L'utilisation des transports en commun ne représente que 5,9% des déplacements et majoritairement en milieu urbain.

Or, le secteur des transports et notamment l'usage massif de la voiture individuelle, représente 32% des émissions de gaz à effet de serre de la Bretagne. Malgré les progrès sur l'efficacité énergétique des moteurs, l'accroissement continu du nombre des déplacements empêche une diminution des émissions du secteur. Si la recherche d'une meilleure maîtrise de la demande de transport est un levier, elle doit aussi s'accompagner d'une augmentation du report modal de la voiture individuelle vers des modes plus partagés au premier lieu desquels les transports collectifs et le covoiturage.

La Région Bretagne, en tant qu'AOM régionale, poursuit l'objectif du transport en commun partout et pour tous. Avec la gestion d'un réseau structurant par le train et d'une maille plus fine via le transport interurbain par car, les transports régionaux irriguent une partie importante du territoire en direction des pôles majeurs d'attractivité. La Région soutient en outre l'essor des mobilités partagées au travers de son implication dans la plateforme de covoiturage OuestGo.

Toutefois, force est de constater que la problématique du premier kilomètre, notamment dans le périurbain et les zones peu denses, demeure encore un frein à l'utilisation des transports en commun : un lieu de prise en charge (gare, point d'arrêt routier...) pouvant parfois se situer à 2, 5 ou 10 km du domicile. A l'autre bout de la chaîne, les territoires peu ou pas dotés de transports urbains, rencontrent

---

<sup>1</sup> SRADDET-Diagnostic Explain- 2017

les mêmes problématiques où la destination d'acheminement peut se situer à 1 ou 2 km du lieu de dépose. Ces deux phénomènes cumulés concourent au recours systématique à la voiture individuelle et à l'engorgement des centres-villes.

Cet appel à projet répond à l'enjeu de faciliter l'accès aux transports collectifs et aux modes partagés dès les premiers kilomètres dans le but d'offrir une solution, de porte à porte, alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Cet appel à projet vise à soutenir prioritairement les solutions permettant de réaliser les premier/dernier kilomètres depuis/vers le réseau BreizhGo et les aires de covoiturage à fort potentiel en milieu périurbain ou rural vers des centres urbains.

### Projets éligibles

Les projets attendus doivent proposer des solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.

Les solutions proposées devront favoriser la réalisation du premier/dernier kilomètres vers/depuis le réseau BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car) ou vers les infrastructures à fort potentiel dédiées aux modes partagés (aires de covoiturage...).

Les projets devront favoriser les mobilités du quotidien.

Les projets favorisant des usages mixtes (mobilité du quotidien/mobilité saisonnière) pourront être étudiés.

Les projets dans les territoires périurbains ou ruraux permettant de mieux les relier aux villes seront prioritaires.

Sans être exhaustif, les projets pourront porter sur :

- Les infrastructures ou cheminements depuis/vers le réseau BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car) ;
- Les infrastructures ou cheminements depuis/vers les aires de covoiturage ;
- L'équipement des lieux de prise en charge BreizhGo visant une meilleure accessibilité aux modes actifs (abris vélo sécurisés, arceaux...) ;
- L'équipement des aires de covoiturage visant une meilleure accessibilité aux modes actifs (abris vélo sécurisés, arceaux...).

### Evaluation des candidatures

Les projets seront évalués selon les critères suivants listés par ordre d'importance :

- **La pertinence du projet dans son environnement** en expliquant la nature du service proposé et sa capacité à répondre à l'enjeu du premier ou du dernier kilomètre vers/depuis un lieu de prise en charge BreizhGo (prioritairement) ou vers/depuis une aire de covoiturage ; la capacité de la solution à être une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle dans une logique de trajet de porte à porte.
- **Le niveau d'attractivité du projet** en précisant le potentiel d'utilisation du service proposé compte-tenu de sa localisation, des besoins identifiés, de la population concernée...
- **La qualité du service proposé.** Elle sera appréciée en fonction de :

- La prise en compte des enjeux environnementaux et en particulier le développement d'une solution favorable à la décarbonation des mobilités (solution à faible émission ou solution contribuant à l'usage d'une solution à faible émission).
- Pour les projets cyclables, la cohérence avec les recommandations inscrites dans le guide « Rendre sa voirie cyclable » du CEREMA, avec les commentaires techniques argumentés justifiant des choix retenus par le porteur du projet en terme d'aménagement ;

## Dispositif 2 : « Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien »

### Cadrage et objectifs

Que ce soit par train, car ou bateau, les transports régionaux BreizhGo irriguent une partie importante du territoire breton en direction des pôles majeurs d'attractivité. A titre d'exemple, plus de 1 000 communes sont desservies par un arrêt de transport BreizhGo. En Bretagne, plus de 87 % des habitants résident dans une des 45 aires d'attractions de la Région<sup>2</sup>, montrant le caractère polycentrique de l'organisation spatiale et des déplacements que cela induit. Cette organisation montre aussi l'enjeu de l'organisation des lieux d'intermodalité pour favoriser les alternatives à l'autosolisme que ce soit en combinant, vélo, covoiturage, car interurbain et scolaire, train ou bateau. En 2017, la concrétisation du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) a marqué un temps fort dans l'amélioration de la mobilité et l'attractivité du territoire breton. En effet, la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire (LGV BPL) associée à une refonte complète des horaires des TER pour mieux se coordonner avec l'offre TGV et aux transformations des gares principales de la région en PEM, a transformé les conditions d'accueil des voyageurs et a renforcé les possibilités d'intermodalité.

En plus d'être AOM régionale, la Région Bretagne, est devenue cheffe de file de l'intermodalité au titre de la Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM). Avec ces compétences, elle se doit de poursuivre l'objectif d'apporter une solution de mobilité partout et pour tous.

Afin de mailler le territoire régional et d'apporter une solution attractive pour la mobilité du quotidien, l'organisation des transports collectifs et des services à la mobilité autour de lieux d'échanges doit être renforcée. Ces lieux d'échanges ou d'intermodalité doivent permettre de réduire les temps de ruptures de charge et de faciliter le rabattement et le passage d'un mode de transport à un autre.

Par cet appel à projet, l'enjeu est de renforcer les lieux d'intermodalité à toutes les échelles, pour faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle en combinant efficacement plusieurs modes de transports ou réseaux de transport.

### Projets éligibles

Les projets proposés doivent permettre d'inciter l'usage de solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture. Ces solutions devront principalement faciliter l'usage complémentaire de 2 modes de transports alternatifs (ou plus) à l'autosolisme dans le cadre des mobilités du quotidien.

Les projets démontrant leur rôle pour favoriser le rabattement vers un lieu d'intermodalité existant ou en projet seront également étudiés.

Les projets d'intermodalité, dans les territoires peu denses ou faiblement équipés de solutions de transport collectif, facilitant les mobilités du quotidien vers les centres urbains, font partie du périmètre.

Sans être exhaustif, les projets porteront sur:

- L'aménagement de PEM, gares ferroviaires, routières ou maritimes et de leurs abords ;
- L'aménagement d'arrêts multimodaux de transports collectifs BreizhGo justifié par la création ou le développement d'un rabattement et/ou par l'importance des flux qui transitent par cet arrêt ;
- Des bâtiments ou espaces ayant pour objet de proposer des services favorisant l'intermodalité. Les maisons des mobilités, équipées d'espaces de vente multimodale sont des exemples pouvant être éligibles ;

---

<sup>2</sup> Sources : INSEE Bretagne, oct 2020

- Des équipements d'information multimodale inscrits dans un projet d'aménagement de PEM ou tout autre lieu d'intermodalité.

### Evaluation des candidatures

Les projets seront évalués selon les critères suivants, listés par ordre d'importance :

- **La pertinence du projet dans son environnement**, en expliquant la nature de l'opération proposée et sa capacité à répondre aux enjeux d'intermodalité avec le réseau régional BreizhGo (en priorité), et/ou avec les autres offres de mobilités existantes sur le territoire du projet ;
- **Le niveau d'attractivité du projet** en précisant le potentiel d'utilisation de ce projet compte-tenu par exemple de sa localisation, de la population concernée, de l'offre intermodale proposée.
- **La qualité des aménagements/équipements/services** proposés pour faciliter l'intermodalité :
  - o Sécurité, efficacité, lisibilité de l'opération pour réaliser les changements de mode dans des conditions optimales
  - o Confort d'attente le cas échéant (pour les correspondances par exemple)

### Dispositif 3 : « Développer la pratique du vélo dans le cadre d'une stratégie régionale affirmée »

#### Cadrage et objectifs

Que ce soit par le sport, la découverte des chemins de halage ou du littoral, l'histoire du vélo et de la Bretagne sont étroitement liées. Pourtant, la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements domicile-travail en Bretagne représente à peine 3 à 4% si on l'estime proche de la moyenne nationale, alors même qu'elle demeure un levier majeur de décarbonation de nos mobilités.

En Bretagne, le secteur du transport est à l'origine de 32 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). La voiture individuelle représente à elle seule la moitié de ces GES, soit environ 16% du total de GES. En France, 60% des kilomètres quotidiens sont parcourus en voiture individuelle. Elle est utilisée pour environ 80% de la totalité de nos déplacements. Et 60 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont réalisés en voiture. De plus, la hausse mondiale des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports est estimée à 60% d'ici 2050 si des mesures de transition ne sont pas adoptées. Par ailleurs, ce mode de déplacement bénéficie d'un engouement fort dans la population, avec des perspectives de développement majeures. Une étude d'avril 2023 de l'Observatoire Société et Consommation (Obsoco) indique par exemple que 63% des cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport ont changé leurs habitudes en faveur du vélo, et dans 54% des cas, ce report modal s'est fait en remplacement de la voiture.

Le recours au vélo, et plus largement aux mobilités dites « actives », est une solution de premier plan pour la réduction des émissions de GES liées aux mobilités de courte distance, mais aussi pour la longue distance en combinant le vélo aux modes partagés (transports en commun et covoiturage). La Région peut, au travers de ses compétences et face au défi de la décarbonation des autres modes de transports, apporter sa contribution au développement des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle avec une attention particulière portée aux territoires peu denses au sein desquels les infrastructures cyclables se sont moins rapidement développées que dans les milieux urbains.

Un premier plan régional vélo a été voté par le Conseil régional en décembre 2022. Cette étape marque la volonté de contribuer avec nos partenaires à faire de la Bretagne un territoire de référence. Il s'agit de faire du vélo un mode de transport à part entière, bien connecté aux modes de déplacements collectifs ou partagés (train, car, bateau, co-voiturage), en totale cohérence avec les enjeux de mobilité décarbonée.

**Ce dispositif « développer la pratique du vélo dans le cadre d'une stratégie régionale affirmée » de l'AAP FEDER 21-27** s'inscrit dans les objectifs du plan régional vélo. Il vise à soutenir des projets favorables au développement du vélo et de la marche.

#### Projets éligibles

Les projets attendus doivent proposer des solutions d'incitation à la pratique du vélo et de la marche. Ils concerneront des projets d'investissement en infrastructures et d'équipements (aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs, équipements de stationnement pour les vélos ...) qui encouragent ces pratiques en toute sécurité, en complémentarité et en cohérence avec les dispositifs 1 et 2 du présent AAP, dans le cadre des mobilités du quotidien.

Pourront être soutenus, les études opérationnelles (à partir de l'AVP) et les travaux des projets suivants (sans être exhaustifs) :

- Les infrastructures ou cheminements depuis/vers l'ensemble des établissements scolaires du secondaire (collèges et lycées) et d'enseignement supérieur (pistes cyclables, voies vertes, ouvrages de franchissements de type passerelles ...) ;
- Les infrastructures ou cheminements depuis/vers les zones artisanales, d'emploi et zones industrielles ;

- Les équipements de type « maison du vélo » : construction et aménagement de locaux destinés à devenir des lieux de service et d'information pour la mobilité à vélo ;
- Les équipements de stationnement pour vélo, dans l'espace public ou privé : construction ou aménagement d'aires de stationnement pour les vélos (parking sécurisés...) avec les équipements complémentaires (arceaux, totems de réparation, consignes ...).

### Evaluation des candidatures

Les projets seront évalués selon les critères suivants, listés par ordre d'importance :

- **La pertinence du projet dans son environnement.** Le porteur devra indiquer comment son opération s'intègre et contribue à une ambition plus large, en faisant référence au schéma/plan des mobilités actives au niveau de la commune, de l'EPCI et/ou du Département lorsqu'il existe. Il précisera quelles sont les opérations complémentaires réalisées ou programmées (aménagement, signalétique, communication et sensibilisation aux modes actifs...). Il précisera enfin, le cas échéant, la cohérence de l'opération proposée avec le réseau BreizhGo ( par exemple, compatibilité des aménagements proposés avec la circulation des cars, compatibilité avec le positionnement des arrêts de car...).
- **Le niveau d'attractivité du projet.** Le porteur précisera le potentiel d'utilisation de l'opération proposée compte-tenu par exemple de sa localisation, de la population concernée, des enjeux de continuité cyclable auxquels elle répond.
- **La qualité des aménagements.** Elle sera appréciée en fonction de :
  - o La cohérence avec les recommandations inscrites dans le guide « Rendre sa voirie cyclable » du CEREMA, avec les commentaires techniques argumentés justifiant des choix retenus par le porteur du projet en terme d'aménagement ;

## Règles et conditions d'éligibilité communes aux 3 dispositifs

Outre les règles et les critères d'éligibilité inscrits dans chacun de ces 3 dispositifs, les règles communes suivantes s'appliqueront au titre de ce présent AAP.

### Type de bénéficiaires

- Collectivités territoriales et leurs groupements
- Gestionnaires d'infrastructures
- Etablissements et organismes publics
- Syndicats mixtes, sociétés d'économie mixte, SPL
- Entreprises
- Associations

Cette liste n'est pas limitative.

### Type de dépenses éligibles

Seront prioritairement financées :

- Les dépenses d'études (à partir des études d'opportunité pour le dispositif 1, dès AVP et études techniques plus précises pour les dispositifs 2 et 3)
- Les dépenses d'aménagement et de travaux
- Les dépenses d'équipements

### Dépenses non éligibles

- Tous les matériels roulants (trains, cars, voitures, vélos ...), tous les projets d'infrastructures ferroviaires sont exclus,
- Les projets inclus dans des contrats de délégation de service publique sont exclus du périmètre.

### Conditions d'éligibilité

- Les projets doivent se réaliser sur le territoire régional,
- Les opérations présentées ne peuvent pas être soldées à l'ouverture de l'AAP, sauf si un courrier (ou mail) antérieur a signalé la volonté du porteur de projet de présenter son projet pour du FEDER 2021-2027, et que cette opération n'avait pas démarré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021,
- Le projet et ses effets doivent être cohérents avec les compétences et les prérogatives régionales,
- La situation financière du bénéficiaire doit être en cohérence avec l'importance du projet qu'il propose de mener et le montant de l'aide sollicitée,
- Le porteur du projet s'engage à diffuser les données relatives aux futurs aménagements en respectant les schémas et standards nationaux existants (<https://schema.data.gouv.fr/schemas.html?q=&label=transport.data.gouv.fr>) :
  - Schéma des aménagements cyclables : <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-amenagements-cyclables/>
  - Schéma du stationnement cyclable : <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-stationnement-cyclable/>
  - Comptage des mobilités : <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-comptage-mobilites/>
  - Géostandard véloroutes et voies vertes : <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/geostandard-veloroutes-voies-vertes/>
  - Référentiel de données des équipements vélo : <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/referentiel-donnees-equipements-velo/>

Ces données peuvent être diffusées sur la plateforme GéoBretagne <https://geobretagne.fr/> si le porteur de projet ne possède pas de plateforme de diffusion des données ouvertes (OpenData) pour permettre l'alimentation du Point d'Accès National aux données de transport (PAN, <https://transport.data.gouv.fr/>) ;

### Montant et versement de l'aide

Le taux d'intervention indicatif s'élève à 40 % des dépenses éligibles. La subvention FEDER peut être cumulée avec d'autres aides publiques : le dossier de candidature doit alors en faire mention. En cas d'obtention d'une autre/d'autres aides, il conviendra de détailler l'assiette sur la base de laquelle sont versées ces autres subventions. En toute hypothèse, la subvention FEDER sera la dernière subvention encaissée par le bénéficiaire. Tous les arrêtés et conventions de financement des autres partenaires du projet devront être fournis (si possible au dépôt du dossier).

Seules les opérations d'un montant éligible supérieur à 100 000 € seront étudiées.

Le montant de FEDER cumulable par opération ne pourra dépasser 1 250 000 €.

La date du début du projet, correspondant à la date de prise en compte des dépenses, ne pourra être antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

L'aide consiste en une subvention versée a posteriori, sur présentation de justificatifs des dépenses réalisées et certifiées. Aucune avance ne sera versée par le FEDER. La fixation du montant de la subvention sera effectuée sur la base de la somme demandée par le porteur du projet dans le cadre de sa candidature et dans la limite des taux maximaux d'aides publiques prévus dans la réglementation nationale et communautaire. Sur demande formulée dans le dossier de candidature, il est possible de prévoir le versement d'un ou de plusieurs acompte(s). Comme pour le versement final, le versement de l'acompte ne sera possible que suite à la présentation de factures acquittées correspondant à des dépenses éligibles.

### Etapas et calendrier de sélection

L'appel à projet, d'une durée d'un an, est composé de 2 relevés. D'autres AAP suivront selon un rythme annuel et couvriront l'intégralité du PO 21-27 FEDER.

La sélection définitive des projets se fera à l'issue :

#### Etape 1 : pré-sélection

Les candidats doivent déposer un pré-dossier de candidature en complétant la **fiche projet** jointe au présent appel à projet au 15/09/2023 au plus tard pour le 1<sup>er</sup> relevé, au 15/03/2024 au plus tard pour le 2<sup>ème</sup> relevé. La fiche projet devra être transmise en utilisant le mail suivant : [secretariat.transports@bretagne.bzh](mailto:secretariat.transports@bretagne.bzh) en indiquant dans l'objet du mail « AAP FEDER 21-27 + nom du dispositif ».

#### Etape 2 : sélection

Les porteurs de projets pré-sélectionnés seront ensuite contactés par la Direction des transports et des mobilités. Les candidats devront alors transmettre un dossier complet composé :

- d'une annexe technique du projet, décrivant en détail le projet (format libre – 15 pages maximum) et toutes pièces en permettant la compréhension (plans, photos...);
- d'un dossier de demande de subvention FEDER, incluant les pièces marché.

Le dossier complet du 1<sup>er</sup> relevé devra être déposé au plus tard le 15/03/2024 sur l'extranet dédié : <https://aides.bretagne.bzh/aides/#/crbr/connecte/F FED SIMA MOB/depot/simple>

Pour le 2<sup>ème</sup> relevé, le dépôt sera réalisé au plus tard le 15/07/2024 selon les mêmes modalités.

Les projets retenus seront ensuite examinés par la Commission Régionale de Programmation Européenne (CRPE).

En synthèse, les 3 dispositifs du présent AAP suivront le calendrier global suivant :  
Pour le 1<sup>er</sup> relevé :

Publication de l'appel à projets	06/07/2023
Date limite de dépôt des pré-dossiers de candidature	15/09/2023
Pré-sélection des projets	17/10/2023
Date limite de dépôt des dossiers complets (annexe technique et FEDER) pour les projets pré-sélectionnés	15/03/2024

Pour le 2<sup>ème</sup> relevé :

Publication de l'appel à projets	06/07/2023
Date limite de dépôt des pré-dossiers de candidature	15/03/2024
Pré-sélection des projets	22/04/24
Date limite de dépôt des dossiers complets (annexe technique et FEDER) pour les projets pré-sélectionnés	15/07/24

**Pour toute question relative à l'appel à projets et son processus, vous pouvez adresser votre demande à [secretariat.transports@bretagne.bzh](mailto:secretariat.transports@bretagne.bzh) (objet : AAP FEDER 21-27 + nom du dispositif).**