Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Cofinancé par l'Union européenne

Région BRETAGNE

Direction des affaires européennes et internationales

Service Autorité de gestion du FEDER

ARRÊTÉ 26_FEDER_AAP_19
relatif à l'appel à projets « Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BREIZHGO »
« Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien »
« Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne »

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE

Vu le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union

Vu le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas

Vu le règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion

Vu l'article 78 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, permettant aux régions d'assumer la fonction d'autorité de gestion de fonds européens

Vu le code général des collectivités territoriales

Vu le décret n° 2022-608 du 21 avril 2022 fixant les règles nationales d'éligibilité des dépenses des programmes européens de la politique de cohésion et de la pêche et des affaires maritimes pour la période de programmation 2021-2027

Vu le Programme FEDER/FSE + Bretagne 2021-2027 approuvé par la Commission européenne le 13 septembre 2022,

Vu les fiches actions FEDER du Programme FEDER/FSE + Bretagne 2021-2027

Vu Arrêté initial : 26_FEDER_AAP_07

ARRÊTE

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

ARTICLE 1 - CADRE GENERAL

Le présent Appel à projets s'inscrit dans le cadre du programme FEDER FSE + 2021-2027 et notamment de son action 411 – Favoriser la mobilité urbaine durable.

ARTICLE 2 – CONDITIONS DE L'APPEL A PROJETS

Les conditions de cet appel à projets sont précisées dans le document annexé.

ARTICLE 3 – EXECUTION

En sa qualité d'autorité de gestion du FEDER, la Région Bretagne, représentée par le Président du Conseil régional, assure l'exécution du présent arrêté.

Fait à RENNES, le 17 JUIL. 2026

Le Président du Conseil régional,

PO François Nicolas SOUMAT

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Certifié exécutoire après :

- transmission en Préfecture
- et parution sur europe.bzh

Le présent arrêté peut faire l'objet, dans un délai de deux mois, à compter de sa publication :

- d'un recours administratif adressé au Président du Conseil régional ;
- d'un recours contentieux porté devant le Tribunal administratif de Rennes.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

RÈGLEMENT Modificatif

Programme opérationnel FEDER FSE BRETAGNE 2021-2027
« Priorité 4 – Soutenir la transition vers des mobilités durables »

4.1 – Favoriser la mobilité urbaine multimodale durable dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette carbone

4.1.1 – Favoriser la mobilité urbaine durable

- Appel à projets sur les mobilités 2026 -

« Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BREIZHGO »

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

« Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne »

Conseil régional de Bretagne

- **Date de lancement de l'appel à projets** : à compter de la publication sur europe.bzh
- **Date limite de dépôt des dossiers de candidature** : 19/06/2026
- **Date du Comité de sélection des dossiers :** septembre 2026
- **Période d'ouverture de la plateforme Aiden pour dépôt complet des dossiers :** ~~du 19/11/2026 au 19/03/27~~ du 01/10/2026 au 19/03/2027

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

SOMMAIRE

Introduction générale ____ *3*

Présentation détaillée des 3 dispositifs d'aide ____ *5*

Dispositif 1 : « Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BREIZHGO ». ____ 5

Cadrage et objectifs ____ 5
Projets éligibles ____ 5
Evaluation des candidatures ____ 6

Dispositif 2 : « Faciliter l'intermodalité dans le cadre des mobilités du quotidien » ____ 8

Cadrage et objectifs ____ 8
Projets éligibles ____ 8
Evaluation des candidatures ____ 9

Dispositif 3 : « Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne" ____ 10

Cadrage et objectifs ____ 10
Projets éligibles ____ 10
Evaluation des candidatures ____ 11

Règles et conditions d'éligibilité communes aux 3 dispositifs ____ *12*

Type de bénéficiaires ____ 12

Type de dépenses éligibles ____ 12

Dépenses non éligibles ____ 13

Conditions d'éligibilité ____ 13

Montant et versement de l'aide ____ 13

Etapes et calendrier de sélection ____ 14

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Préambule

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 24 juin 2021 le règlement 2021-1058 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion, ainsi que le règlement 2021-1060 portant dispositions communes au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas

Le Programme FEDER de la Région Bretagne a été validé le 13 septembre 2022 par la Commission européenne. Les fiches actions en découlant ont été approuvées par le comité de suivi Les règles du présent appel à projet s'inscrivent dans ce cadre ainsi que dans le respect des règles européennes ou nationales qui viendront préciser les règlements cités ci-dessus.

Introduction générale

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 termes 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, les autorités organisatrices de mobilité bretonnes, les EPCI, les Communes, les Départements, la Région, l'Etat (…), aménagent les espaces publics et la voirie pour donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture solo, développent les offres de transports collectifs et les modes actifs (vélo, marche), régulent l'usage de la voiture (politique de stationnement, vitesse), proposent des services de mobilité (covoiturage, autopartage…), facilitent les échanges entre les modes (aménagements, tarifs, billettique)…

Parmi ces acteurs, 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 a notamment la 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.

La Région Bretagne a par ailleurs 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 ».

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

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, ne sont et 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 renforcer les actions qui permettent de :

- Faciliter les liaisons vers les modes collectifs, pour pouvoir 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 organisatrice 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 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 jusqu'au 19 juin 2026[1]**,** 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 5) : *« Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BreizhGo »*. Il s'agit de soutenir prioritairement les solutions bas carbone et alternatives à la voiture permettant le rabattement vers les lieux de prise en charge du réseau régional BreizhGo (gares ferroviaire, routière, maritime, arrêts de car).

Dispositif 2 (détaillé en page 8) : « *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 10) : « *Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne* ». Il s'agit de soutenir les projets d'aménagement d'infrastructures cyclables continues, sécuritaires et attractives ainsi que de développement d'équipements et des services vélos (location de vélos en libre-service, stationnement, etc.) portés par les collectivités dans le cadre de leurs stratégies de planification des mobilités (schémas directeurs cyclables, plans vélos, etc.).

Les modalités pratiques de sélection des projets et le calendrier de cet appel à projet figurent à la fin de ce document. Une enveloppe prévisionnelle de 7M€ est ouverte.

[1] Se reporter au calendrier détaillé en page 15 pour les dates de dépôt des dossiers.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Présentation détaillée des 3 dispositifs d'aide

Dispositif 1 : « Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BREIZHGO ».

Cadrage et objectifs

La Stratégie Nationale Bas Carbone fixe la neutralité carbone du secteur des transports à l'horizon 2050. En Bretagne, en 2022, le secteur des transports est le deuxième secteur d'émissions de gaz à effet de serre (33%), après l'agriculture[2] . Les mobilités du quotidien (trajets de -80km) représentent chaque année environ 6,1 millions de tonnes équivalent CO^2, générés à 97% par l'usage de la voiture individuelle[3].

Force est de constater que ces émissions baissent peu depuis 2010 (hormis en 2020, année du covid et des mesures de confinement). Les progrès technologiques des moteurs sont peu visibles en raison d'une mobilité toujours plus importante des bretons. En outre, si le véhicule électrique tend doucement à se démocratiser, son impact environnemental à la fabrication n'est pas sans poser question. Aussi, les autres leviers pour décarboner les mobilités du quotidien devront nécessairement être actionnés, au premier rang desquels, le report modal vers les mobilités alternatives tels que les modes actifs et les transports collectifs ; la combinaison de ces modes s'avérant particulièrement efficace pour les distances supérieures à 5 km.

Avec le réseau régional BreizhGo, la Région Bretagne poursuit l'objectif du transport en commun partout et pour tous. Avec un réseau structurant par le train et une desserte plus fine via le transport interurbain par car, le réseau de transport régional irrigue une partie importante du territoire breton. Toutefois la problématique de l'accès au réseau BreizhGo, via des mobilités alternatives notamment, depuis les zones périurbaines et peu denses, demeure encore un frein à son utilisation : un lieu de prise en charge (gare, arrêt de car) pouvant parfois se situer à 2 km, 5 km ou 10 km du domicile. Ces difficultés d'accès incitent à l'utilisation massive de la voiture individuelle et à l'engorgement des centres-villes.
Cet appel à projet répond à l'enjeu de faciliter l'accès au réseau BreizhGo au moyen de modes de déplacement bas carbone dans le but d'offrir une solution, de porte à porte, alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Projets éligibles

Les solutions proposées doivent avoir pour objectif principal de faciliter l'usage du réseau régional BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car).

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

Les solutions proposées doivent être connectées directement au réseau BreizhGo ou viser à résorber les discontinuités d'itinéraires vers/depuis le réseau BreizhGo.
Les projets devront favoriser les mobilités du quotidien.

[2] Source: Observatoire de l'Environnement en Bretagne

[3] Source: Etude décarbonation des mobilités - Région Bretagne – 2024

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Les projets favorisant des usages mixtes (mobilité du quotidien/mobilité saisonnière) pourront être étudiés.
Sans être exhaustif, les projets pourront porter sur :

Les infrastructures, cheminements ou services de mobilité vers/depuis le réseau BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car) ; et en complément :

- les équipements visant une meilleure accessibilité (aux modes actifs par exemple : abris vélos sécurisés, arceaux…) ;
- les aménagements visant une meilleure sécurisation des usages tous modes au droit des lieux de prise en charge BreizhGo (zone de rencontre, zone 30, limitation du trafic automobiles…).

Sont exclus (liste non exhaustive) :

- Les projets dont l'accessibilité et l'usage du réseau BreizhGo ne constituent pas le cœur du projet et des investissements ;
- Les projets non identifiés dans les politiques de planification des mobilités au niveau communal, intercommunal, départemental ou régional ;
- Les projets portant uniquement sur la création d'aménagements de type chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou), bande cyclable, trottoirs partagés etc.;
- Les projets portant uniquement sur la mise en place d'une signalétique.

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 d'amélioration des connexions au réseau régional BreizhGo; 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 ;
- Les projets dans les territoires périurbains ou ruraux, permettant de mieux les relier aux villes, seront prioritaires ;
- **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…;
- Les projets ayant une pertinence à l'échelle intercommunale seront prioritaires.

- **La qualité du service proposé** sera appréciée en fonction de :

    - La prise en compte des enjeux de sécurité pour l'ensemble de la solution proposée ;

    - La prise en compte des enjeux de sécurité aux abords immédiats des lieux de prise en charge BreizhGo dans une logique de prévention des conflits d'usages et de protection des usagers les plus vulnérables (instauration de zone de rencontre, diminution des vitesses, limitation du trafic automobiles…) le cas échéant, les aménagements proposés devront être compatibles avec les contraintes de circulation des cars.

    - Des recommandations formulées par le CEREMA et le Ministère chargé des transports (guide « aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations ») concernant la mise en œuvre des aménagements dédiés au vélo. Les projets seront plus particulièrement analysés au regard des critères suivants :

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

- Cohérence, complétude : intérêt et exhaustivité des lieux desservis, continuité des parcours, jalonnement ;
- Efficacité, performance : vitesse praticable, absence d'allongement de parcours et de dénivelés inutiles, pentes réduites, nombre et durée des arrêts limités, régime de priorité, possibilité de dépasser, encombrement et capacité en cas de forte fréquentation ;

- Sécurité (objective) : accidentalité, relation à la circulation motorisée, obstacles et bordures, présence de points singuliers présentant des enjeux de sécurité (visibilité, largeurs, fortes pentes, carrefours, rayons de courbure), cohabitation avec les piétons (pour les piétons) ;

- Attrait et confort : sentiment de sécurité, environnement traversé, qualité du revêtement, entretien, viabilité hivernale, éclairage, cohabitation avec les piétons (pour les cyclistes) ;

- Lisibilité : facilement identifiable par les usagers.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

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[4], 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 le 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 faciliter l'usage complémentaire de 2 modes de transports alternatifs (ou plus) à l'autosolisme dans le cadre des mobilités du quotidien.

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'une aire de covoiturage dès lors qu'elle est desservie par un transport collectif ;
- 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 par exemple éligibles ;
- Des équipements d'information multimodale inscrits dans un projet d'aménagement de PEM ou tout autre lieu d'intermodalité.

[4] Sources : INSEE Bretagne, oct 2020

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

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 :
    - Sécurité, efficacité, lisibilité de l'opération pour réaliser les changements de mode dans des conditions optimales ;
    - Confort d'attente le cas échéant (pour les correspondances par exemple).

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Dispositif 3 : « Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne"

Cadrage et objectifs

Ce dispositif vise à soutenir les collectivités dans leurs investissements en faveur de l'aménagement des infrastructures cyclables ainsi que des équipements et des services vélos. En cohérence avec les orientations du Plan vélo de la Région Bretagne, l'objectif est de contribuer au développement de la part modale vélo à l'échelle régionale, dans tous les territoires.
Sous l'effet conjugué des crises climatiques, économiques et sanitaires, l'usage du vélo a connu une augmentation spectaculaire ces 5 dernières années, encouragé par une accélération du développement des politiques cyclables en France. Depuis 2019, la fréquentation vélo a progressé de 37% au niveau national. Les déplacements du quotidien (domicile-travail, domicile-études, etc.) représentent une part importante de cette croissance. L'essor de la pratique semble donc solide et s'inscrire dans le temps. La demande sociale est forte. Les citoyens expriment la volonté d'être moins dépendants à la voiture, tant dans les espaces urbains, périurbains ou ruraux.
Avec une part modale vélo de 3,3% pour les déplacements domicile-travail, la Bretagne est proche de la moyenne nationale. Un chiffre qui progresse mais qui reste encore loin de l'objectif de 12% en 2030 fixé par la stratégie nationale bas carbone.
Pourtant, le potentiel de progression est important. Rappelons qu'en Bretagne, la voiture assure encore plus de la moitié des trajets inférieurs à 1 km. Un chiffre qui illustre bien l'ancrage de l'automobile dans nos habitudes de déplacements et les conséquences en matière de climat, de foncier, d'environnement, d'économie, de santé et de société.
Pour répondre à ces enjeux et aux attentes des citoyens, la Région Bretagne s'est donnée pour ambition de devenir une région de référence en matière de politique cyclable, en coopération avec ses partenaires. Une ambition formalisée par la décision de s'engager dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan vélo régional, dont l'objectif est de faire du vélo un mode de transport à part entière, ancré dans le quotidien des Bretonnes et des Bretons.

Ce dispositif « développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne » de l'AAP FEDER 21-27 s'inscrit dans cette ambition.

Projets éligibles

Ce dispositif vise à soutenir des projets d'infrastructures, d'équipements et de services qui concourent au développement de la mobilité active pour les déplacements du quotidien. Le développement de la mobilité cyclable doit constituer le cœur du projet et l'objet principal des investissements. Les projets doivent être clairement inscrits dans les politiques de planification des collectivités (schémas directeurs cyclables communaux ou intercommunaux, plans vélos départementaux, etc.) et s'inscrire dans une logique d'itinéraire structurant et continu vers ou depuis un pôle générateur de déplacements du quotidien (zone d'activité, centre-ville / centre-bourg, établissement scolaire, de santé, culturel, sportif, etc.).

Sans être exhaustif, les projets pourront porter sur :

- La réalisation des réseaux cyclables identifiés comme principaux et secondaires dans les politiques de planification des mobilités des collectivités (schémas directeurs cyclables communaux ou intercommunaux, plans vélos départementaux, etc.) :
  - Les itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire, permettant de connecter entre elles les agglomérations et leurs pôles générateurs de déplacements ;
  - Les itinéraires cyclables permettant une connexion plus fine du territoire avec les itinéraires principaux.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

- Dès lors qu'ils s'inscrivent bien dans une logique d'itinéraire structurant et continu, les projets peuvent porter sur la réalisation de tout ou partie de l'infrastructure. Les projets peuvent être situés en agglomération ou hors-agglomération.

- Les projets de type "plan de circulation" hors agglomération visant à requalifier en voies vertes les routes communales ou départementales peu circulées. Sont ciblées les démarches visant à hiérarchiser les usages de la voirie de façon à canaliser le trafic motorisé sur des axes dédiés et à définir des itinéraires où les usagers du vélo et de la marche seront prioritaires. Hors-agglomération, les chemins ruraux, routes secondaires à faible trafic motorisé et autres petites routes constituent autant d'itinéraires qui, parce que le trafic routier est faible et que les vitesses réelles des véhicules motorisés sont faibles, peuvent devenir demain, sans investissements lourds, des voies dédiées aux vélos et aux piétons. Parmi les dépenses éligibles, pourront être pris en compte la mise en place de filtres modaux, de panneaux, les travaux de réfection de voirie, etc.

- Les projets de type "discontinuité". Sont ciblés les aménagements spécifiques de zones complexes et dangereuses (carrefours, franchissements, etc.) qui, du fait de leurs caractéristiques, constituent des ruptures dans les aménagements cyclables existants. La résorption de la discontinuité devra permettre d'assurer un niveau de sécurité optimal tout au long de l'itinéraire concerné et favoriser ainsi l'accroissement de son usage. Ces projets seront éligibles dès lors qu'il sera fait la preuve de leur inscription dans une logique d'itinéraire structurant et continu.

- Les projets d'équipements et de services de type systèmes de location de vélos en libre-service (acquisition des bornes hors flottes de vélos et travaux nécessaires à l'installation des stations), maisons du vélo (construction et aménagements de locaux destinés à devenir des lieux de services et d'informations sur la mobilité à vélo), stationnements dans l'espace public (consignes individuelles ou collectives, ensembles d'arceaux capacitaires et qualitatifs abrités ou non, etc.), équipements complémentaires (totems de réparation, etc.).

Sont exclus (liste non exhaustive) :

- Les projets dont le développement de la pratique du vélo au quotidien ne constitue pas le cœur du projet et des investissements ;
- Les projets non identifiés dans les politiques de planification des mobilités au niveau communal, intercommunal ou départemental ;
- Les projets portant uniquement sur la création d'aménagements de type chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou), bande cyclable, trottoirs partagés, etc.

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. Il précisera quelles sont les opérations complémentaires réalisées ou programmées (aménagements, signalétique, communication et sensibilisation aux modes actifs…).

- **Le niveau d'attractivité du projet.** Le porteur précisera le potentiel d'utilisation de l'aménagement, de l'équipement ou du service proposé compte-tenu par exemple de sa localisation et des distances de déplacement à vélo visés par le projet, de la quantité de population concernée (nombre d'habitants des communes et d'usagers des pôles générateurs

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

de mobilité visés : gares, entreprises, collèges, lycées…) et des enjeux de continuité cyclable auxquels elle répond. Les projets d'aménagement en site propre (pistes cyclables et voies vertes, y compris issues de démarches de déclassement de voirie) seront prioritaires.

- **La qualité des aménagements**. Les projets seront évalués au regard des recommandations formulées par le CEREMA et le Ministère chargé des transports (guide « aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations ») concernant la mise en œuvre des aménagements dédiés au vélo. Les projets seront plus particulièrement analysés au regard des critères suivants :

    - Cohérence, complétude : intérêt et exhaustivité des lieux desservis, continuité des parcours, jalonnement ;
    - Efficacité, performance : vitesse maximale réelle des véhicules motorisés et niveaux de trafic, éviter l'allongement des parcours et les dénivelés inutiles, pentes réduites, nombre et durée des arrêts limités, régime de priorité, possibilité de dépasser, encombrement et capacité en cas de forte fréquentation, etc ;
    - Sécurité (objective) : accidentalité, relation à la circulation motorisée, obstacles et bordures, présence de points singuliers présentant des enjeux de sécurité (visibilité, largeurs, fortes pentes, carrefours, rayons de courbure), cohabitation avec les piétons (pour les piétons) ;
    - Attrait et confort : sentiment de sécurité, environnement traversé, qualité du revêtement, entretien, viabilité hivernale, éclairage, cohabitation avec les piétons (pour les cyclistes) ;
    - Lisibilité : facilement identifiable par les usagers.

Règles et conditions d'éligibilité communes aux 3 dispositifs

Outre les critères d'éligibilité et les critères d'évaluation des projets 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 avant-projet et études techniques plus précises pour les dispositifs 2 et 3)
- Les dépenses d'aménagement et de travaux
- Les dépenses d'équipements
- Les dépenses associées à l'expérimentation d'un nouveau service (pour le dispositif 1) : dépenses de communication/sensibilisation, ressources humaines mobilisées par le maître d'ouvrage et/ou assistance à maitrise d'ouvrage pour mise en place et suivi de l'expérimentation

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Dépenses non éligibles

- Tous les matériels roulants (trains, cars, voitures, vélos, navires …), tous les projets d'infrastructures ferroviaires sont exclus,
- Les projets inclus dans des contrats de délégation de service publique sont exclus du périmètre,
- Les opérations de rénovation urbaine et les réaménagements non directement en lien avec les opérations éligibles seront exclus.

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 1er 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 est différent selon le dispositif. Il s'élève à :

- 40 % des dépenses éligibles pour les dispositifs 2 et 3 ;
- 60% des dépenses éligibles pour le dispositif 1.

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 200 000 € seront étudiées. Après instruction, les dossiers qui pourraient tomber en-deçà de ce montant minimum pourront néanmoins être conservés. La marge de tolérance est fixée à 10% maximum par rapport au seuil de 200 000€ de dépenses éligibles.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

Le montant de FEDER cumulable par opération ne pourra dépasser 2 000 000 €. Après instruction, le montant de la subvention pourra être ajusté en fonction des dépenses éligibles et du plan de financement, dans la limite de 10% par rapport au montant sollicité.
La date du début du projet, correspondant à la date de prise en compte des dépenses, ne pourra être antérieure au 1er 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.

Etapes et calendrier de sélection

D'autres AAP pourront suivre ce présent relevé de manière à couvrir l'intégralité du Programme 21-27 FEDER.

La sélection des projets se fera en 3 étapes :

<u>Etape 1 :</u> pré-sélection
Les candidats doivent déposer un dossier de candidature via la plateforme AIDEN en utilisant le téléservice intitulé " FEDER - MOBILITES - Pré-demande – Favoriser la mobilité urbaine durable : appel à projets 2026" avant le 19/06/2026. Ce dossier de candidature comprend obligatoirement :

- Une fiche-projet (cf. Modèle annexé au présent règlement) ;
-
- Un plan de situation du projet, faisant apparaitre les pôles générateurs de déplacements (zones d'activités, zones d'habitations, gares, arrêts de cars, etc.) ;
- Un plan détaillé du projet et des aménagements prévus (APS ou APD)

Ce dossier pourra être complété par toute autre pièce jugée utile par le porteur de projets (cahier des charges, plans, photos, etc.).

-

<u>Etape 2 :</u> sélection
Après une phase d'analyse technique, au cours de laquelle la Direction des transports et des mobilités pourra prendre contact avec les porteurs de projets pour tout besoin d'informations complémentaires, les dossiers seront présentés en comité de sélection pour avis définitif.
Les porteurs de projets seront ensuite contactés par la Direction des transports et des mobilités afin de leur faire connaitre les suites données à leur demande.
Les candidats pré-sélectionnés devront alors transmettre un dossier de demande d'aide 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 (la liste complète des pièces marché est indiquée en annexe de cet appel à projet).

Le dossier de demande d'aide devra être déposé via le téléservice n°2 dès réception du courrier de réponse et jusqu'au au 19/03/2027 au plus tard.
La complétude du dossier sera alors examinée. Celui-ci devra être complet à la fin de cette période de dépôt. Les marchés signés après le 19/03/27 seront irrecevables et les opérations devront être reportées sur le relevé suivant.

Envoyé en préfecture le 24/07/2026
Reçu en préfecture le 24/07/2026
Publié le
ID : 035-233500016-20260717-26_FEDER_AAP_19-AR

<u>Etape 3</u> : avis de la Commission Régionale de Programmation Européenne
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 prévisionnel suivant :

Publication de l'appel à projets	à compter de la publication sur europe.bzh
Date limite de dépôt des dossiers de candidature	19/06/2026
Sélection des projets (Comité de sélection)	Septembre 2026
Période d'ouverture de la plateforme Aiden pour dépôt complet des dossiers	~~du 19/11/2026 au 19/03/27~~ du 01/10/2026 au 19/03/2027

De manière à ce que le porteur de projet puisse déposer un projet suffisamment mature et répondant aux critères d'éligibilité, il est à préciser qu'un nouvel appel à projet sera proposé en 2027.

Tout ou partie d'un dossier incomplet au 19/03/2027 pourra faire l'objet d'une demande par le dépositaire d'un report sur l'appel à projet qui sera publié en 2027. L'éligibilité de ce projet ou de cette partie de projet devra néanmoins être réexaminée au regard du nouveau règlement d'appel à projet en vigueur.

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