



## Appel à projets sur les mobilités 2025

**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. En 2023, un quart des Français pédalent régulièrement, et de plus en plus pour les déplacements du quotidien (domicile-travail, domicile-études, etc.). 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.
- 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.).

## Appel à projets sur les mobilités 2025

**Dispositif 3** : « Développer la pratique du vélo au quotidien en Bretagne. »

**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 (aménagement, 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 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.