



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

EJ n° 210 691 69 27

ARRÊTÉ

portant décision attributive, au bénéfice du département d'Ille-et-Vilaine, d'une subvention au titre du Contrat de plan État-Région 2021-2027 pour le financement des véloroutes et itinéraires cyclables structurants

**Le préfet de la région Bretagne
Préfet d'Ille-et-Vilaine**

Vu la loi organique n°2001-1836 du 28 décembre 2021 relative à la modernisation de la gestion des finances publiques ;

Vu le décret n°2004-374 modifié du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation, à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu le décret n°2012-1246 modifié du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

Vu le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour les programmes d'investissement ;

Vu 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 programmes d'investissement ;

Vu 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 programmes 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 ;

Vu le décret n° 2020-412 du 8 avril 2020 relatif au droit de dérogation reconnu au préfet ;

Vu le Plan vélo et marche 2023-2027 annoncé par la Première Ministre le 5 mai 2023 ;

Vu le contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 15 mars 2022 entre le préfet de la région Bretagne et le président du Conseil régional ;

Vu l'avenant au CPER 2021-2027 de la région Bretagne en matière de mobilités pour la période 2023-2027 signé le 1er juillet 2024 ;

Vu la présentation du programme de projets du Département d'Ille-et-Vilaine lors de la réunion de lancement du 29 octobre 2024 sur les modalités de mise en œuvre de la ligne CPER dédiée aux véloroutes et ses compléments transmis à l'État et la Région le 15 septembre 2025.

Considérant ce qui suit.

L'avenant au CPER 2021-2027 de la Région Bretagne en matière de mobilités sur la période 2023-2027, signé en juillet 2024 porte l'objectif de conforter les mobilités durables dans tous les territoires, pour garantir à tous l'accès à des réseaux de transport performants, en complément indispensable et en cohérence avec les actions engagées sur les réseaux structurants ferroviaires et routiers. A cette fin, il prévoit le soutien aux itinéraires en lien avec les véloroutes (relevant des schémas national et régional) et itinéraires structurants à hauteur de 50M€ répartis entre l'État (10M€), la Région (10M€) et les collectivités locales (30M€) en complément du soutien déjà apporté en continu par l'État et la Région aux itinéraires cyclables sécurisés du quotidien via des appels à projets et différents dispositifs en vigueur.

Les projets attendus, études ou travaux, peuvent être à vocation touristiques en lien avec les véloroutes ou du quotidien structurants (rabattement vers gare, potentiel de fréquentation élevé,...). Ne sont éligibles que les projets en site propre sécurisés conformes aux recommandations du référentiel technique du CEREMA en vigueur. Les dépenses éligibles sont strictement liées aux aménagements cyclables réalisés et n'ayant pas fait l'objet d'un démarrage avant le 29 octobre 2024. Les projets éligibles ne peuvent pas avoir bénéficié d'un autre financement complémentaire de l'État.

Préalablement à la demande de subvention visée, une programmation prévisionnelle d'aménagements a été présentée par la collectivité au cours de la réunion de lancement du 29 octobre 2024 fixant les modalités de mise en œuvre de la ligne CPER dédiée aux véloroutes et

itinéraires structurants, en présence de l'ensemble des collectivités, de la Région Bretagne et du SGAR Bretagne.

Le déploiement d'infrastructures cyclables est une action prioritaire du plan vélo et marche et de l'avenant au CPER 2021-2027 de la région Bretagne en matière de mobilités pour la période 2023-2027 visés, qui constitue une politique prioritaire du gouvernement, d'intérêt général. Dans l'incertitude sur la possibilité d'obtenir une subvention, les circonstances locales ont amené la collectivité locale à démarrer les travaux suite à la présentation faite le 29 octobre 2024. La demande présente une programmation de projets affinée et auprès des mêmes financeurs, et il convient d'alléger les démarches administratives, réduire les délais de procédure et favoriser l'accès aux aides publiques du CPER.

Ainsi, au vu des dispositions de l'article 2 du décret n°2020-412 du 8 avril 2020 visé, étant donné qu'il n'est porté atteinte ni aux engagements européens et internationaux de la France, ni aux intérêts de la défense ou à la sécurité des personnes et des biens, ni de façon disproportionnée aux objectifs du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour les projets d'investissement, les conditions sont réunies pour que la possibilité de démarrer les travaux concernés par la demande de subvention au titre du CPER soit appréciée au regard de la date de dépôt de la première demande de subvention, soit le 29 octobre 2024, par dérogation au II. de l'article 5 du décret n°2018-514 visé.

Il est convenu et arrêté ce qui suit.

ARTICLE 1 - OBJET

Le présent arrêté a pour objet l'attribution d'une subvention des études et travaux réalisés par le Département d'Ille-et-Vilaine visant au développement des véloroutes et itinéraires cyclables structurants sur son territoire.

La liste des 5 projets inclus dans le programme et détaillés en annexes 1 et 2 est la suivante :

- Le franchissement cyclable Dinard - Saint- Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude
- La liaison Fougères - Romagné
- La liaison Vitré - Etreilles
- La liaison Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare
- La liaison Guichen - Bourg-des-comptes

A cet effet, sont définis le porteur de programme, le département d'Ille-et-Vilaine, ci-après « le Porteur », le programme de travail, ci-après dénommé « le Programme » relevant du présent arrêté, composé de plusieurs projets, ci-après dénommés « les Projets ».

Le planning cible du Programme de travail est un début des études et travaux en septembre 2025 pour s'achever en juin 2030.

Le planning prévisionnel détaillé de chaque Projet du Programme est précisé en annexe 1.

Le présent arrêté, adressé au département d'Ille-et-Vilaine, tient lieu de notification de la subvention.

ARTICLE 2 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

2.1 Montant de l'enveloppe mobilisable

Pour la réalisation du Programme de travail détaillé à l'annexe 1, l'État réserve, dans le cadre du CPER 2021-2027, une enveloppe financière maximum et non actualisable, même en cas de sujétions imprévues, de 1 857 282,60€ courants.

Dans le cadre du présent arrêté, l'État contribue à hauteur de 61,16 % de l'enveloppe financière maximale, soit un montant total de 1 135 877,74 €. Le solde du financement prévu par l'État (soit 721 404,86€) fera l'objet d'un engagement ultérieur, dans le cadre d'un nouvel arrêté.

Dans le cas où une partie du Programme détaillé ne pourrait se faire pour des raisons techniques, et si celui-ci représente toujours une dépense subventionnable minimale de 9 286 413€, l'État s'autorise à modifier les taux de subvention attribués à la dépense subventionnable du Programme dans la limite d'un taux de 20 % maximum.

La participation du Porteur de programme ne peut pas être inférieure à 20%.

Le Porteur de programme s'engage à mentionner toutes les autres sources de financements publics pour le programme dans son ensemble (indépendamment de l'assiette éligible).

Les montants versés au Porteur de programme par l'État dans le cadre du CPER ne sont pas soumis à la TVA.

2.2 Plan de financement prévisionnel

La répartition prévisionnelle du programme est la suivante (y compris la dépense non subventionnable).

| FINANCEURS | Montant (euros courants HT) | Part (%) |
|-------------------------------|-----------------------------|----------|
| Département d'Ille-et-Vilaine | 15 044 634,26 € | 90,12 % |
| État | 1 135 877,74 € | 6,80 % |
| FEDER | 512 958 € | 3,08 % |
| Total | 16 693 470 € | 100% |

2.3 Dépenses subventionnables

Seules les dépenses directement liées au Programme et aux objectifs du présent arrêté sont prises en compte. Leur engagement doit être postérieur à la date de démarrage fixée dans le présent arrêté. Les dépenses pouvant donner lieu à subvention sont exprimées en euros courants hors taxes et constituées de toutes les dépenses d'investissement liées aux aménagements cyclables du Programme dès lors que ces aménagements respectent les recommandations techniques du Cerema, hors dérogation ponctuelle justifiée et confirmée par le contrôle qualité externe. Dans le cas de création ou réfection de chaussée ou d'ouvrage d'art, seule la part nécessaire aux aménagements cyclables ou piétons est éligible.

Les frais d'études et de maîtrises d'ouvrages sont également subventionnables si ce sont des dépenses externes (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, études, acquisitions foncières, communication, contrôle qualité externe...) et si l'acte juridique (notification de marché ou bon de commande) passé pour son exécution est postérieur à la date du 29 octobre 2024.

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses, hors frais internes, subventionnables en euros courants relatifs à la réalisation au programme.

| Poste de dépense | Montant (€ HT) | Dont dépense subventionnable (€ HT) |
|---|----------------|-------------------------------------|
| I –Frais de maîtrise d'ouvrage en lien direct avec le programme | 1 492 930 € | 830 330 € |
| II –Frais de maîtrise d'œuvre | 1 743 845 € | 1 743 845 € |
| III – Frais de réalisation | 13 456 695 € | 13 456 695 € |
| Total en euros courants (HT) | 16 693 470 € | 16 030 870 € |
| Montant subvention État 2025 | | 1 135 877, 74€ |
| Taux de subvention État | | 7,09 % |

2.4 Modalités de versement des fonds

Le Porteur de programme procède aux appels de fonds auprès de l'État, selon la clé de répartition et les modalités suivantes, précisée en annexe 3 :

- une avance de 20 % est versée sur simple demande ;
- des acomptes sont versés sur justificatif après service fait, à hauteur maximale de 80 % de la subvention sur présentation des états récapitulatifs des dépenses réalisées et acquittées et production d'une copie des factures ainsi que toute autre pièce, sur demande du service instructeur de la DREAL visé à l'annexe 4, pouvant justifier de la dépense ;
- le solde de la subvention sera versé, après service fait, sur présentation :
 - d'un état récapitulatif définitif des dépenses, faisant état des sommes payées par le Porteur de programme et qui devra être visé par le responsable Porteur du programme et le comptable public ;
 - du décompte général et définitif du Projet;
 - du certificat d'achèvement du Projet et un certificat de conformité des travaux ;
 - le rapport d'exécution du projet visé à l'annexe 5 ;
 - l'avis du contrôle qualité externe : chaque section d'aménagement devra être soumise à un contrôle qualité externe au stade de la conception (à un niveau avant-projet ou projet présentant un niveau de détail suffisant pour permettre le contrôle) puis au stade des travaux (avant la réception des travaux pour permettre le cas

- échéant de procéder aux ajustements nécessaires), la mission de « contrôle qualité externe » étant définie en annexe 6 ;
- l'engagement des maîtres d'ouvrage à lever les éventuelles réserves émises par le contrôle qualité externe.
 - du versement des données de l'aménagement sur la base nationale des aménagements cyclables (transport.data.gouv.fr) ;
 - d'un certificat justifiant de relevés de comptages permettant d'évaluer la fréquentation des différents aménagements réalisés, et d'un engagement à fournir les données collectées à la « plate-forme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires sur une durée minimale de 3 ans.

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- l'objet de la facturation ;
- le nom du Programme;
- la date ;
- le montant de la subvention ;
- le numéro de l'acompte ;
- le taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- les montants déjà appelés lors des acomptes précédents ;
- le montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables et le taux de subvention),
- la certification de la dépense,
- un état récapitulatif des factures objets de l'acompte.

Le courrier porte la mention « service fait » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

Le paiement est effectué par virement bancaire au Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine au profit du compte dont les références sont les suivantes :

| | |
|---------|-----------------------------------|
| IBAN | FR92 3000 1006 82C3 5500 0000 084 |
| N°BIC | BDFEFRPPCCT |
| N°SIRET | 223500018 00013 |

Dans la mesure où le coût définitif du Programme serait inférieur au montant subventionnable retenu dans le présent arrêté, la subvention allouée serait calculée au prorata des dépenses effectivement réalisées et justifiées.

Cette subvention sera imputée sur le budget du ministère des Transports au programme 203 « Infrastructures et Services de Transports », avec la référence du code activité 0203-44-NC-00-VE. Le groupe de marchandises associé est le 10.03.01.

2.5 Échéancier prévisionnel des demandes de subventions et appels de fonds

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention est le suivant.

| Année | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | TOTAL |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Franchissement cyclable Dinard - Saint-Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude | 62 743,02 € | 62 743,02 € | 31 371,51 € | | | 156 857,54 € |
| Fougères - Romagné | | | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 244 755,11 € |
| Vitré - Etrelles | | 122 377,44 € | 122 377,43 € | | | 244 754,87 € |
| Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare | 48 951,02 € | 73 426,53 € | 73 426,53 € | 48 951,02 € | | 244 755,11 € |
| Guichen - Bourg-des-comptes | | | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 244 755,11 € |
| Montant État (€ HT) | 111 694,04 € | 258 546,99 € | 390 345,54 € | 212 121,09 € | 163 170,07 € | 1 135 877,74 € |

2.6 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après.

| | Adresse de facturation | Service administratif responsable du suivi des factures | |
|-------------------------------|---|--|---|
| | | Nom du service | N° téléphone / adresse électronique |
| État | DREAL Bretagne 10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex | DREAL Bretagne IST / DMD | facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr 02 99 33 44 82 |
| Département d'Ille-et-Vilaine | Hôtel du Département, 1 avenue de la Préfecture, CS 24218, 35042 Rennes | Pole Construction et Logistiques Secrétariat Général de Pôle et Direction des Grands Travaux d'Infrastructures | Sabrina Micault, Référente Budget et coordinatrice budgétaire sabrina.micault@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 36 23 Jérémy Caron, Chef de service Etudes et Travaux 2 jeremie.caron@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 44 20 Francoise Morin Giffrein, Cheffe de service Etudes et Travaux 3 francoise.giffrein@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 34 51 |

2.7 Modalités de reversement

L'État peut exiger le reversement total ou partiel de la subvention perçue dans les cas suivants :

- si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
- en cas de dépassement du plafond des aides publiques représentant 80 % du montant de la dépense subventionnable engagée par le demandeur ;
- si le Projet n'est pas réalisé selon les délais de réalisation mentionnés à l'article 4.2 du présent arrêté ;
- si le Projet n'est pas réalisé conformément à la réglementation.
- Si la subvention est utilisée à des fins autres que celles prévues par le présent arrêté, ou en cas de fraude, de fausse déclaration ou de dissimulation d'informations.

ARTICLE 3 - DÉLAIS DE RÉALISATION

Sauf dérogation explicitement accordée par l'État, le commencement d'exécution des Projets devra intervenir dans les 24 mois suivant la signature du présent arrêté, et être transmis avant cette même date aux services de l'État. En cas de non observation de ce délai, l'État se réserve le droit de mettre fin à l'aide et d'exiger le reversement des sommes éventuellement déjà perçues. Si aucun acompte (en complément de l'avance) n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature du présent arrêté, l'État se réserve également le droit de mettre fin à l'aide et d'exiger le reversement des sommes éventuellement déjà perçues. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

En l'absence de demande de solde accompagnée des documents requis, mentionnés à l'article 2.4, dans les 12 mois suivants la date réelle d'achèvement du Projet objet du présent arrêté, l'État se réserve également le droit de ne procéder à aucun paiement au profit du Porteur de programme.

La date limite de réalisation des appels de fonds est fixée au 31 décembre 2030.

ARTICLE 4 - CONDITIONS D'EXÉCUTION ET DE SUIVI

Le Porteur de programme informe régulièrement les services de l'État de l'avancement du Programme et des Projets.

L'État participe aux comités techniques et de pilotage du Porteur de programme pour le suivi de son exécution. En l'absence de comité technique, et en cas de demande des services de l'État, un suivi du Programme sera organisé.

Le Porteur de programme consulte l'État par courrier ou courrier électronique préalablement à toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du programme de

travail défini dans l'annexe 1 du présent arrêté, notamment lorsqu'il s'agit d'une modification du tracé, ou lorsque la date de mise en service est reportée.

Le Porteur actualisera, sur demande de la DREAL, toute information essentielle du Programme subventionné : avancement des procédures réglementaires, dates de début et de mise en service des Projets, programmation du besoin financier annuel, évolution des Projets par rapport au dossier de demande de subvention déposé.

Le Porteur de programme fournit aux services de l'État un rapport d'exécution, tel que défini à l'annexe 5 montrant les caractéristiques et la conformité avec le programme prévisionnel, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés et des aléas rencontrés.

Le Porteur de programme fournit également aux services de l'État, les mesures de fréquentation des trois premières années après la mise en service de l'opération sur une période hors vacances scolaires représentative, et une période de vacances scolaires représentative.

Dans le cas où les autorisations administratives (notamment les enquêtes publiques et procédures environnementales), des faits indépendants de la volonté du Porteur (motif de force majeure ou imprévision) ou une ou plusieurs modifications substantielles de la consistance du programme remettraient en cause le programme l'État se réserve également le droit de mettre fin à l'aide et d'exiger le reversement des sommes éventuellement déjà perçues.

Dans l'hypothèse où la non-obtention des autorisations requises empêcherait la poursuite du Programme de travail objet du présent arrêté, le Porteur informe l'État de ce fait par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 5 - PUBLICITÉ ET COMMUNICATION

Le Porteur de programme mentionne la participation de l'État et en fait état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du présent arrêté. Les dossiers d'études, les documents et supports de communication mentionneront de manière explicite les logos de l'État. Le logo de l'État doit être affiché en annonce des travaux.

Le Porteur de programme publie, lors de la livraison des infrastructures financées, a minima sur le point d'accès national aux données de transport (transport.data.gouv.fr) les données géographiques correspondantes, et si possible sur le système de données ouvertes openstreetmap.org.

Le Porteur de Programme informe les services de l'État, de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative au Programme ou un de ses éléments.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, doivent faire l'objet d'une concertation préalable avec l'État.

ARTICLE 6 - MODIFICATION DE L'ARRÊTÉ

Toute modification du présent arrêté à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un arrêté modificatif. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Porteur et l'État, qui en accusera réception.

ARTICLE 7 - PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

L'ensemble des documents (livrables, études, documents de communication) élaborés dans le cadre du présent arrêté restent la propriété du Porteur de programme.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués à l'État.

ARTICLE 8 - LITIGES

Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification le présent arrêté peut faire l'objet soit d'un recours gracieux auprès de la DREAL Bretagne, soit d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Rennes.

ARTICLE 9 - PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante du présent arrêté.

Les annexes sont les suivantes :

- Annexe 1 : Descriptif détaillé et planning prévisionnel détaillé du programme de travail et des opérations s'y rapportant
- Annexe 2 : Plans
- Annexe 3 : Annexe financière
- Annexe 4 : Service instructeur
- Annexe 5 : Rapport d'exécution
- Annexe 6 : Note de cadrage pour la mission de contrôle externe

ARTICLE 10 - EXÉCUTION

Le comptable-assignataire pour l'État, directeur régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

ARTICLE 11 - PUBLICATION

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Le préfet de la région
Bretagne
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général
pour les affaires régionales

Jean-Christophe BOURSIN

Fait à Rennes, le

23 DEC. 2025

ANNEXE 1 : DESCRIPTIF DÉTAILLÉ DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET DES PROJETS, CALENDRIERS PRÉVISIONNELS ET DÉTAILS DES DÉPENSES

Programme général du département d'Ille-et-Vilaine

Les caractéristiques de la mobilité dans le Département d'Ille-et-Vilaine sont favorables au développement de la pratique cyclable du quotidien :

- Une moyenne de déplacement inférieure à 10 km (hors Rennes Métropole, Enquête ménages-déplacements, 2018);
- Une géographie naturelle et un large réseau viaire apaisé favorable aux modes actifs.

Cependant, l'usage du vélo sur le territoire breillien reste faible et contrasté (hors métropole, inférieure à la moyenne nationale, enquête ménages-déplacements, 2018).

Le développement d'un écosystème favorable au développement de la pratique cyclable se structure actuellement grâce à l'engagement de nombreux acteurs concernés permettant :

- une planification organisée par les intercommunalités toutes Autorités Organisatrices de la Mobilité, actrice de l'écosystème vélo : 15 se sont ainsi dotés d'un schéma cyclable, 2 sont en cours de rédaction ;
- le développement de maillage cyclable opéré par les différents opérateurs de voirie : communes, intercommunalités, syndicat de voirie et Département;
- un stationnement vélo en développement autour des principaux pôles générateurs de flux notamment les gares dans le cadre du programme régional ;
- une offre de services vélo investis par les intercommunalités : 11 sont dotés d'un service de location vélo de longue ou moyenne durée ;
- Une animation/information/communication : les communes et intercommunalités se sont emparés du dispositif "savoir rouler à vélo" qui a bénéficié à plus 12 000 enfants entre 2019 et 2024 (2700 sur Rennes Métropole) le tissu associatif se structure également autour notamment du collectif Bicyclette de Bretagne diffusant des animations locales connectés aux opérations nationales ("Cycliste Brillez", vélo-école...).

Le territoire breillien est maillé par un réseau de véloroutes dont les territoires se sont emparés pour construire une offre de qualité à destination des cyclotouristes. Ce maillage est structuré actuellement par une Véloroute européenne, la Véloroute nationale V 42 traversant le territoire du Nord

au Sud de deux Véloroutes régionales : la V 403 à l'ouest et la Régalante à l'est. Il est complété par des véloroutes départementales que le Département d'Ille-et-Vilaine a mis en place à partir de 2007.

Depuis 2017, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est orienté davantage vers le développement de l'usage du vélo du quotidien. Ainsi, en 2020 un programme d'infrastructures cyclables départementales a été défini ciblant des liaisons cyclables à fort potentiel, facilitant l'accès aux gares ferroviaires et routières.

Souhaitant porter un regard complet sur les enjeux de mobilités breilliens et s'inscrire dans le défi collectif visant à atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, le Département d'Ille-et-Vilaine a approuvé en Assemblée départementale en mars 2025 une stratégie départementale mobilités qui entend favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle et rééquilibrer les parts modales grâce au développement d'un réseau multimodal.

Depuis mars 2025, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé à proposer une stratégie en faveur des mobilités durables, fondée sur la structuration d'un réseau multimodal à l'échelle départementale. Ce plan de mobilités départemental repose sur le développement d'un réseau de pôles d'échanges multimodaux structurés dotés de services de mobilités (services de location, offre de stationnement vélo, transports collectifs, aires de covoiturages...) et connectés entre eux grâce à des solutions alternatives à la voiture individuelle (offre de transport collectif, service de covoiturage, aménagements cyclables). Ce sont ainsi 113 pôles d'échanges qui ont été identifiés pour constituer l'ensemble du réseau sur le territoire d'Ille-et-Vilaine, permettant à 91 % de la population breillienne de se situer à moins de 6km de l'un d'eux. Des propositions d'actions permettant de structurer ce réseau et s'appuyant sur les solutions de mobilités existantes ou en projet ont été identifiées et ont été présentées aux intercommunalités à l'automne 2025. Le vélo est placé comme une des composantes de ce réseau multimodal départemental.

Dans ce cadre, confortant son engagement passé, le Département se mobilise pour réaliser des aménagements cyclables structurants, sécurisés et favorisant le développement de l'usage du vélo.

Afin de développer un maillage cyclable complémentaire aux infrastructures réalisées par le Département et contribuant à structurer le réseau multimodal départemental, le Département peut accompagner financièrement les intercommunalités et communes dans leurs projets de infrastructures cyclables.

En articulation avec cette stratégie, au titre de ses compétences, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé pour le développement de l'usage du vélo grâce aux programmes suivants:

- en interne avec un plan de déploiement ambitieux de vélo de service utilisable également pour les déplacements domicile - travail
- en direction des collèges avec une stratégie de déploiement de stationnement vélo et trottinettes approuvé en janvier 2025
- des actions favorisant la pratique et l'apprentissage du vélo en direction des publics fragiles développées par les éducateurs sportifs départementaux.

Enfin, le Département d'Ille-et-Vilaine reste également un des acteurs de la structuration des véloroutes en tant que gestionnaire des infrastructures support des véloroutes (144 km de voies vertes départementales et son réseau de routes départementales à faible trafic) et pour accompagner les acteurs locaux. Il concoure à ce développement en appui des collectivités pour jalonner les itinéraires structurants, les cartographier et réaliser certains aménagements représentant des points noirs les plus complexes et rejoignant des enjeux de pratique cyclable du quotidien. Il appuie également en ingénierie les collectivités pour développer leur offre de service touristique grâce à l'appui proposé par Ille-et-Vilaine Tourisme.

Détail du programme de travail financé

| | | |
|--|-------------------------------------|---|
| <p>Franchissement cyclable Dinard - Saint-Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude</p> | <p>Description du projet</p> | <p>Le projet d'une longueur de 3 km environ, prévoit d'adosser une passerelle cyclable sur la rive Sud du barrage de la Rance, qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'usine marémotrice gérée par EDF. - Le barrage en lui-même qui supporte une route départementale à 2x2 voies, d'un trafic moyen journalier de 34 000 véhicules/jour (2 sens cumulés). En période estivale, ce trafic est porté à 44 000 véhicules/jour. - Une écluse et un pont levant, permettant la navigation entre la Rance et la mer. |
| <p>Type d'aménagements</p> | | <p>Piste cyclable bidirectionnelle</p> |
| <p>Études ou Travaux</p> | | <p>Études</p> |
| <p>Date de début</p> | | <p>sept-25</p> |
| <p>Date de fin</p> | | <p>mai-28</p> |
| <p>Linéaire (m)</p> | | <p>3000</p> |
| <p>Montant total</p> | | <p>1 282 395,00 €</p> |
| <p>Montant éligible inscrit dans l'arrêté</p> | | <p>1 282 395,00 €</p> |
| <p>Taux subvention État</p> | | <p>12,23 %</p> |
| <p>Montant de la subvention État</p> | | <p>156 857,54 €</p> |

| | | |
|---|--|--|
| Fougères - Romagné | <p>Description du projet</p> <p>Le projet de création d'une piste cyclable de 4,8 km permettra de relier l'agglomération de Fougères, la zone commerciale de la Pilais de Lécousse, l'aire de covoiturage de la Pilais jusqu'au centre de Romagné. Elle permettra d'assurer la continuité entre la piste cyclable départementale du Pôle d'Echanges Multimodal de Romagné à Saint-Sauveur-des-Landes. La commune de Romagné conduit une étude pour assurer les continuités en agglomération de cet aménagement.</p> <p>Le franchissement de la RN12 et de la RD706 seront assurés par des ouvrages d'art.</p> <p>A ce stade des études, la piste rejoint l'agglomération de Lécousse par le boulevard de Bliche et pourrait se connecter au projet de liaison cyclable Fougères - Lécousse et au réseau cyclable de la ville de Fougères en cours de développement.</p> | <p>Le projet de création d'une piste cyclable de 4,8 km permettra de relier l'agglomération de Fougères, la zone commerciale de la Pilais de Lécousse, l'aire de covoiturage de la Pilais jusqu'au centre de Romagné. Elle permettra d'assurer la continuité entre la piste cyclable départementale du Pôle d'Echanges Multimodal de Romagné à Saint-Sauveur-des-Landes. La commune de Romagné conduit une étude pour assurer les continuités en agglomération de cet aménagement.</p> <p>Le franchissement de la RN12 et de la RD706 seront assurés par des ouvrages d'art.</p> <p>A ce stade des études, la piste rejoint l'agglomération de Lécousse par le boulevard de Bliche et pourrait se connecter au projet de liaison cyclable Fougères - Lécousse et au réseau cyclable de la ville de Fougères en cours de développement.</p> |
| Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle | |
| Études ou Travaux | Travaux | |
| Date de début | Automne 2027 | |
| Date de fin | Début 2030 | |
| Linéaire (m) | 4800 | |
| Montant total | 3 517 895,00 € | |
| Montant éligible inscrit dans l'arrêté | 3 517 895,00 € | |
| Taux subvention État | 6,96 % | |
| Montant conventionné État | 244 755,11 € | |

| | | |
|---|---|---|
| Vitré - Etreilles | <p>Description du projet</p> <p>Le projet d'aménagement cyclable de 8 km prévoit à ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réutilisation de voie verte départementale (tracé de la Véloroute Régalante), - la réaffectation en voie verte d'une partie de la RD 108 - la création de piste cyclable bidirectionnelle depuis le nord de l'agglomération d'Etreilles pour rejoindre la pointe sud-est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. <p>Cet aménagement cyclable comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le franchissement de la RD110 via une passerelle à l'Est du carrefour - une liaison cyclable longeant la voie de la ZA du Piquet à l'Est. - le franchissement de la RN 157 par une seconde passerelle - une liaison cyclable longeant la RN157, pour rejoindre la pointe sud-Est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. - le franchissement par passage inférieur de la RD 178 au pont d'Etreilles afin de sécuriser le carrefour avec la voie verte départementale | <p>Le projet d'aménagement cyclable de 8 km prévoit à ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réutilisation de voie verte départementale (tracé de la Véloroute Régalante), - la réaffectation en voie verte d'une partie de la RD 108 - la création de piste cyclable bidirectionnelle depuis le nord de l'agglomération d'Etreilles pour rejoindre la pointe sud-est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. <p>Cet aménagement cyclable comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le franchissement de la RD110 via une passerelle à l'Est du carrefour - une liaison cyclable longeant la voie de la ZA du Piquet à l'Est. - le franchissement de la RN 157 par une seconde passerelle - une liaison cyclable longeant la RN157, pour rejoindre la pointe sud-Est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. - le franchissement par passage inférieur de la RD 178 au pont d'Etreilles afin de sécuriser le carrefour avec la voie verte départementale |
| Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle | |
| Études ou Travaux | Travaux | |
| Date de début | printemps 2027 | |
| Date de fin | été 2029 | |
| Linéaire (m) | 8000 | |
| Montant total | 3 697 980,00 € | |
| Montant éligible inscrit dans l'arrêté | 3 697 980,00 € | |
| Taux subvention État | 6,62 % | |
| Montant de la subvention État | 244 754,87€ | |

| | | |
|---|------------------------------|--|
| | Description du projet | Le projet de création d'une piste cyclable de 6,9 km permettra de relier Pleumeleuc - Bédée et la gare de Montfort-sur-Meu. Cet aménagement sera créé en grande partie sur environ 4,7 km le long des routes départementales n°68 et 72, puis l'ancienne RD 72 déclassée en voie communale n°79 jusqu'à l'agglomération de Montfort-sur-Meu. Le franchissement de la RN 12 sera sécurisé pour les cyclistes et piétons grâce à un ouvrage d'art. Ce projet intègre également la sécurisation de points noirs sur les routes départementales RD 68 et 72. |
| Type d'aménagements | | Piste cyclable bidirectionnelle |
| Études ou Travaux | | Travaux |
| Date de début | | printemps 2027 |
| Date de fin | | été 2029 |
| Linéaire (m) | | 6900 |
| Montant total | | 6 425 130,00 € |
| Montant éligible inscrit dans l'arrêté | | 5 762 530,00 € |
| Taux subvention État | | 4,25 % |
| Montant de la subvention État | | 244 755,11 € |

Pleumeleuc - Bédée -
Montfort Gare

| | | |
|---|------------------------------|--|
| | Description du projet | Il s'agit de créer une piste cyclable de 5,3 km qui permet d'assurer la connexion entre le Bourg de Guichen et la gare de Bourg-des-Comptes. Elle constitue une continuité de la piste cyclable Bourg-des-Comptes - Crévin achevée par le Département en 2024. |
| Type d'aménagements | | Piste cyclable bidirectionnelle |
| Études ou Travaux | | Travaux |
| Date de début | | Automne 2027 |
| Date de fin | | 2030 |
| Linéaire (m) | | 5300 |
| Montant total | | 1 770 070,00 € |
| Montant éligible inscrit dans l'arrêté | | 1 770 070,00 € |
| Taux subvention État | | 13,83 % |
| Montant de la subvention État | | 244 755,11 € |

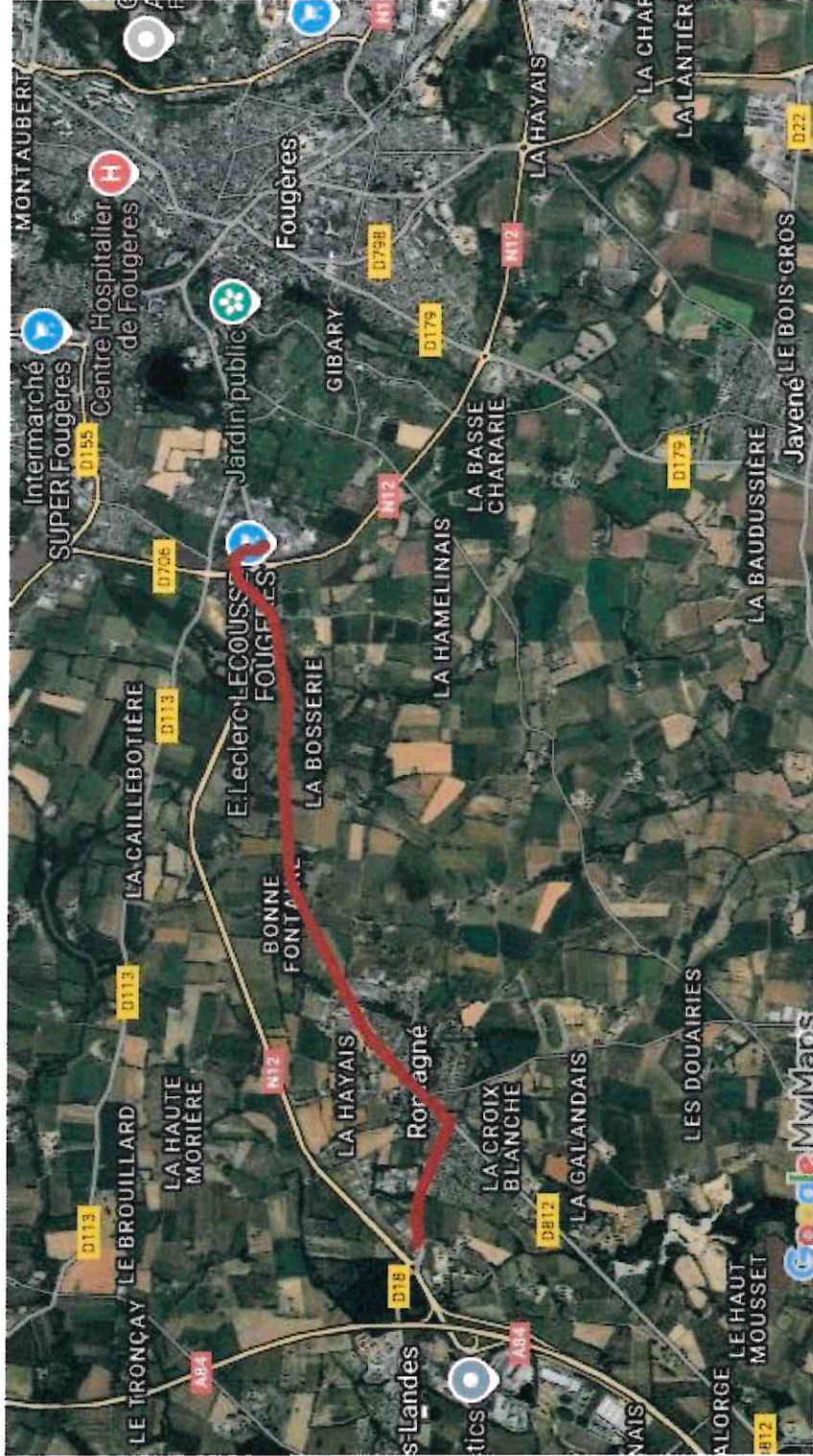
Guichen - Bourg-des-
comptes

ANNEXE 2 : PLANS

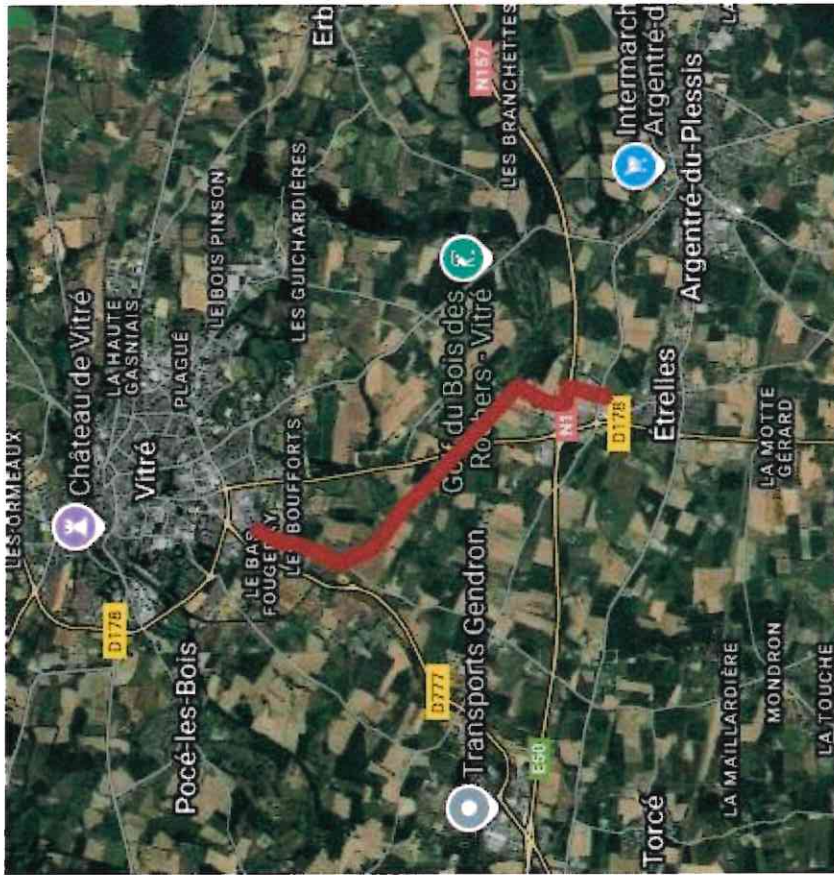
Franchissement cyclable Dinard - Saint-Malo



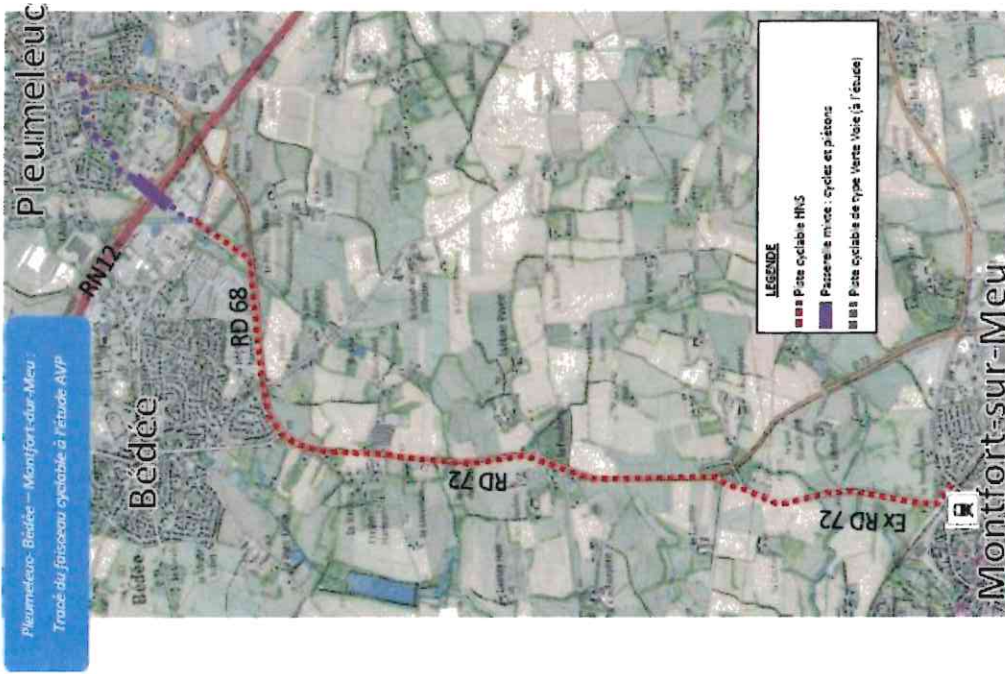
Fougères - Romagné



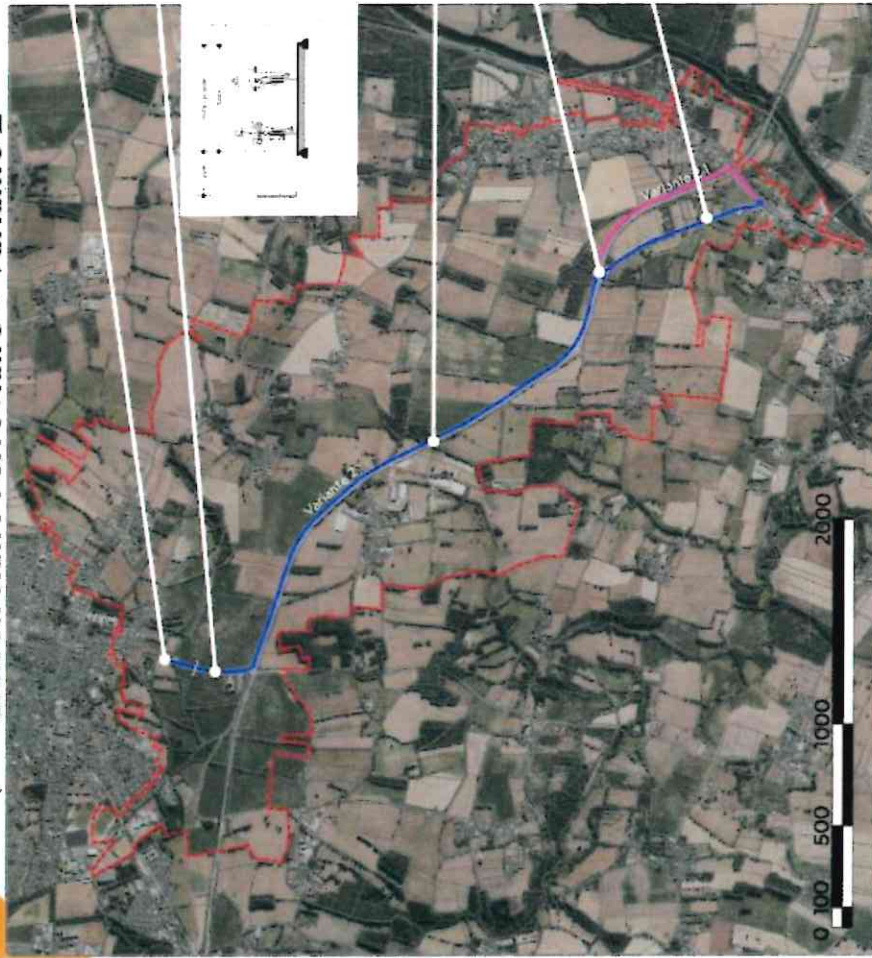
Vitré - Etrelles



Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare



Liaison Halte Ferroviaire - Variante 2



Reprise de l'écluse
d'entrée d'agglomération

Piste bidir en rive Est

Piste bidirectionnelle en
rive nord

Traversée RD avec ilot
central

Piste bidir en rive ouest

Légende :

- Limite agglomération
- Variante
- Micro-variance



ANNEXE 3 : ANNEXE FINANCIÈRE

| | Délai | Objet |
|---|--|---|
| Demande d'avance | Dès signature de l'arrêté | Courrier de demande : - montant de [20 %] de la subvention totale du Projet |
| Justification de l'engagement des travaux | Dans les 24 mois suivant la signature de l'arrêté | Acte juridique justifiant l'engagement d'une dépense de travaux subventionnable |
| Demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention) | | Courrier de demande avec mentions détaillées article 2.4 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses |
| Demande de solde | Dans les 12 mois suivant la date réelle d'achèvement du Projet | Courrier de demande avec mentions détaillées article 2.4 + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fonds - l'ensemble du Projet + rapport d'exécution spécifié à l'annexe 5 qui présentera les éléments montrant les caractéristiques et la conformité du Projet avec le Programme inscrit à l'arrêté. Il explicitera notamment les écarts entre le théorique et le réalisé pour les aspects suivants : <ul style="list-style-type: none"> • le planning, les délais et les aléas éventuels afférents, • les éléments financiers (coût effectivement réalisé, fonds perçus pour la réalisation du Projet, plan de financement final, les dépenses éligibles payées), • les éléments techniques de description du Projet (longueur, signalisation, interactions, etc.) • avis du contrôle qualité externe • engagement pour la levée des réserves disponibles les premières mesures de fréquentation. |

ANNEXE 4 : SERVICE INSTRUCTEUR

| | Nom du service | N° téléphone / adresse électronique |
|------|-----------------------------|---|
| État | DREAL Bretagne IST / DMD | <u>ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr</u> 02 99 33 44 82 |

ANNEXE 5 : RAPPORT D'EXÉCUTION

Le rapport d'exécution, certifiant l'achèvement des travaux de chaque projet et signé du porteur, devra faire apparaître au minimum les informations suivantes :

- Rappel du projet
 - Carte de situation
 - Rappel des caractéristiques initiales du projet
 - Caractéristiques finales du projet et évolutions éventuelles
 - Le projet a-t-il évolué ? Si oui, expliquer comment et en quoi il respecte encore le projet initial
- Planning : début des travaux, fin des travaux, mise en service selon dates prévisionnelles / dates réalisées
 - S'il y a eu des écarts significatifs, expliquer lesquels et pourquoi
- Récapitulatif financier du projet par poste de dépenses
 - Coût total de l'opération (€HT)
 - Coût total prévisionnel de l'opération (€HT)
 - S'il y a eu des écarts significatifs, expliquer lesquels et pourquoi :
- Financements réels perçus sur l'intégralité du projet, y compris ce qui n'est pas éligible au titre de l'arrêté.
- Autres éléments à porter à connaissance
 - Communication/valorisation
 - Suites à apporter (autres projets prévus, aménagements, stationnements vélo, etc.)
 - Divers (Premiers résultats de fréquentation, de retours d'expérience concernant l'usage des aménagements créés, ...)
- Liste des documents produits en appui du présent compte-rendu
 - Photos
 - Plans d'exécution

ANNEXE 6 : NOTE DE CADRAGE DE LA MISSION DE CONTRÔLE QUALITÉ EXTERNE

Cette note précise la mission de « contrôle qualité externe » à mettre en œuvre par la collectivité dont le programme de projets est inscrit au CPER.

Objectif du dispositif : Le CPER prévoit de soutenir la mise en place de réseaux cyclables exemplaires : efficaces, attractifs et accessibles au plus grand nombre. Le contrôle qualité externe est un dispositif de second regard indépendant dont l'objectif est de garantir la qualité technique des aménagements cyclables financés.

Définition du dispositif : Le contrôle qualité externe des projets composant les programmes lauréats permet l'examen de leur conformité vis-à-vis du référentiel technique mentionné dans l'arrêté. Il est assuré par une structure compétente, extérieure à la maîtrise d'ouvrage, mandatée par celle-ci, et indépendante de la conception des itinéraires cyclables examinés. Il est requis pour l'ensemble du linéaire d'aménagements soumis à la demande de subvention :

- En phase conception : à un niveau avant-projet ou projet présentant un niveau de détail suffisant pour permettre le contrôle
- En phase travaux : avant la réception des travaux pour permettre le cas échéant de procéder aux ajustements nécessaires

Ainsi, chaque section d'aménagement devra tour à tour être soumise à un contrôle qualité externe « conception » puis « travaux ».

Le contrôle qualité externe des aménagements cyclables complète d'autres actions de contrôle que le maître d'ouvrage est susceptible de mettre en place, sans s'y substituer : contrôle interne, contrôle extérieur des projets routiers, etc.

Référentiel de contrôle : Le contrôle qualité externe examine la conformité des projets par rapport aux objectifs rappelés dans l'arrêté. Il s'attache spécifiquement à la bonne prise en compte des éléments suivants :

- Respect de la réglementation et des recommandations en matière de signalisation verticale et horizontale
- Respect des recommandations en matière d'accessibilité PMR des cheminements piétons, et plus généralement prise en compte adéquate des piétons dans les projets réalisés
- Choix du type d'aménagement retenu en fonction notamment des 3 principaux critères de choix (trafic motorisé, vitesses réelles des véhicules motorisés, trafic cycliste attendu) : cohérence avec le tableau d'aide à la décision du Cerema
- Respect des dimensions recommandées (largeurs, pentes, rayons de courbure...) en fonction du type d'aménagement retenu et des usages attendus
- Traitement des intersections et des raccordements aux réseaux cyclable et routier existants en sécurité, dans un souci de faciliter les trajets à pied et à vélo : les remarques émises pourront porter notamment sur la pertinence du régime de priorité,

les dégagements des visibilitées, les aménagements sur la voie routière pour abaisser les vitesses, la facilité des entrées/sorties de l'aménagement cyclable au niveau de chaque voie interceptée

- Pentes d'accès aux ouvrages de franchissement le cas échéant
- Choix d'un revêtement favorisant un confort de roulement
- Choix des bordures et traitement des ressauts

Écarts aux référentiels : Les itinéraires cyclables financés dans le cadre du CPER doivent respecter strictement les recommandations techniques du Cerema. Des dérogations ponctuelles à ces recommandations seront nécessairement justifiées par la maîtrise d'ouvrage. Le cas échéant, les justifications apportées seront examinées par le contrôle qualité externe et intégrées dans ses avis.

Contrôle qualité externe en phase avant-projet ou projet : A cette étape du projet, le contrôle qualité externe s'appuie sur les éléments fournis par le maître d'ouvrage, pour partie requis au dossier de candidature, intégrant nécessairement :

- Données de trafic motorisé utilisées pour le choix des aménagements
- Plans de signalisation
- Phasages des feux et matrices associées pour les carrefours à feux
- Profils en long
- Profils en travers types et particuliers
- Tracés avec rayon de courbure (vues en plan)
- Plan des ouvrages

Les différents plans fournis seront à l'échelle 1/200ème.

Des éléments complémentaires pourront être demandés à la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du contrôle qualité externe, si l'organisme réalisant la mission de contrôle estime que les éléments fournis sont insuffisants pour évaluer la compatibilité du projet avec le référentiel.

Contrôle qualité externe en phase travaux : A cette étape du projet, le contrôle qualité externe est basé sur un examen in situ des aménagements mis en œuvre, contrôlés avant la réception des travaux. Réalisé à vélo afin de constater le confort d'utilisation des aménagements réalisés (ressaut, girations, etc.), ce contrôle permet si nécessaire des ajustements sur les travaux réalisés pour mettre les réalisations en conformité avec le référentiel technique.

Dans le cas où le projet aurait évolué entre la phase projet et la phase travaux, les modifications opérées et la documentation mise à jour devront être notifiées à l'organisme réalisant le contrôle qualité externe avant qu'il procède à son contrôle sur site.

Avis technique du contrôle qualité externe : A l'issue de chacune des deux phases du contrôle qualité externe, l'organisme réalisant le contrôle qualité produit un avis technique qu'il adresse au maître d'ouvrage. Cet avis technique intègre notamment l'examen des demandes de dérogation au référentiel justifiées par le maître d'ouvrage, et met en évidence les éléments suivants :

- Réserves : remarques à traiter impérativement par le maître d'ouvrage pour rendre le projet compatible avec le référentiel ;
- Points d'amélioration : remarques dont la prise en compte par le maître d'ouvrage permettrait d'améliorer le projet.

En l'absence de réserves exprimées dans l'avis technique, le projet qui fait l'objet du contrôle qualité externe est réputé conforme au référentiel technique.

Dans le cas contraire, la maîtrise d'ouvrage présente les modifications du projet qu'elle s'engage à mettre en œuvre pour lever les réserves exprimées dans l'avis technique.

Nota 1 : Dans le cas d'un nombre important de réserves, mais également de points d'amélioration (dont la répétition peut fortement pénaliser la qualité technique du projet), une alerte spécifique sera consignée dans son avis par l'organisme réalisant le contrôle.

Nota 2 : Le rôle du contrôle qualité externe n'est pas, en cas de réserves comme de points d'amélioration, de proposer des réponses aux éléments formulées.

Sommaire type des avis techniques du contrôle qualité externe

L'avis technique constitue le livrable remis à la maîtrise d'ouvrage par l'organisme réalisant le contrôle qualité externe, à chaque phase examinée. Le sommaire type de l'avis technique est le suivant :

- Présentation sommaire des sections d'étude ou de travaux faisant l'objet du contrôle
- Présentation du contrôle et des conditions de réalisation (intervenants, déroulement, contacts, documents disponibles, matériels utilisés)
- Réserves et points d'amélioration relevés dans le cadre du contrôle : commentaires et documents photographiques et/ou vidéos
- Synthèse faisant ressortir les éléments les plus importants en termes d'enjeu de sécurité (et donc à prévoir de rectifier le plus rapidement possible), les écarts à la règle récurrents, etc.
- Documents annexés : plans de repérage des observations relevées

Toute observation méritant d'être signalée au maître d'ouvrage, car pouvant remettre en question l'atteinte des objectifs, sera indiquée, y compris les observations concernant les sections contiguës à l'aménagement mais situées en dehors des limites du projet contrôlé (interrogations éventuelles portant sur les transitions, le phasage, la cohérence géométrique, la visibilité, les rétablissements, ...).

Versement des subventions :

Pour chaque section d'étude ou de travaux considérée, les versements sont conditionnés à la transmission des éléments suivants par la maîtrise d'ouvrage aux services de l'État :

- Avis technique du contrôle qualité externe
- Le cas échéant : modifications apportées au projet pour lever les réserves
- Le cas échéant : engagement à mettre en œuvre ces modifications

Après achèvement de l'intégralité des travaux et mise en service de l'ensemble des

aménagements programmés, le solde ne pourra être versé que sur présentation par le porteur de programme du décompte général définitif de chacun des projets, d'une note récapitulative sur le programme réalisé accompagnée de photographies, et des suites données par la maîtrise d'ouvrage, le cas échéant, aux réserves exprimées dans les avis techniques.



CONVENTION

relative au financement des véloroutes et itinéraires cyclables structurants du Département d'Ille-et-Vilaine dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2021-2027

entre

la Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président de la Région Bretagne,
ci-après désignée « la Région »,

et

le Département des Côtes d'Armor, représenté par Monsieur Jean-Luc Chenut, Président,
ci-après désigné par « le Porteur de programme ».

La Région et le Porteur de programme sont dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement
« une Partie ».

Vu

- l'avenant au CPER 2021-2027 de la Région Bretagne en matière de mobilités pour la période 2023-2027 signé le 1er juillet 2024 ;
- la présentation du programme de projets du Département d'Ille-et-Vilaine lors de la réunion de lancement du 29 octobre 2024 sur les modalités de mise en œuvre de la ligne CPER dédiée aux véloroutes et ses compléments transmis à la Région le 15 septembre 2025 ;
- l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;
- la délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;
- la délibération n°26_0702_01 de la Commission Permanente du Conseil régional en date du 23 février 2026 approuvant les termes de la présente convention de financement et autorisant le Président du Conseil régional à la signer ;
- la délibération de la Commission Permanente du Département d'Ille-et-Vilaine en date du 9 mars 2026 approuvant les termes de la présente convention de financement et autorisant le Président du Département à la signer

Considérant ce qui suit :

L'avenant au CPER 2021-2027 de la région Bretagne en matière de mobilités sur la période 2023-2027, signé le 1er juillet 2024 porte l'objectif de conforter les mobilités durables dans tous les territoires, pour garantir à tous l'accès à des réseaux de transport performants, en complément indispensable et en cohérence avec les actions engagées sur les réseaux structurants ferroviaires et routiers. A cette fin, il prévoit le soutien aux itinéraires en lien avec les véloroutes (relevant des schémas national et régional) et itinéraires structurants à hauteur de 50M€ répartis entre l'État (10M€), la Région (10M€) et les collectivités locales (30M€) en complément du soutien déjà apporté en continu par l'État et la Région aux itinéraires cyclables sécurisés du quotidien via des appels à projets et différents dispositifs en vigueur.

Les projets attendus, études ou travaux, peuvent être à vocation touristiques en lien avec les véloroutes ou du quotidien structurants (rabattement vers gare, potentiel de fréquentation élevé, etc.). Ne sont éligibles que les projets en site propre sécurisés conformes aux recommandations du référentiel technique du CEREMA en vigueur. Les dépenses éligibles sont strictement liées aux aménagements cyclables réalisés et n'ayant pas fait l'objet d'un démarrage avant le 29 octobre 2024. Les projets éligibles ne peuvent pas avoir bénéficié d'un autre financement complémentaire de l'État ou de la Région.

Préalablement à la demande de subvention visée, une programmation prévisionnelle d'aménagements a été présentée par la collectivité au cours de la réunion de lancement du 29 octobre 2024 fixant les modalités de mise en oeuvre de la ligne CPER dédiée aux véloroutes et itinéraires structurants, en présence de l'ensemble des collectivités, de la Région Bretagne et du SGAR Bretagne.

Sur cette base, une analyse des programmes de travail a été réalisée afin de vérifier l'éligibilité par rapport aux critères établis lors de la réunion du 29 octobre 2024 et a permis d'aboutir à un programme de travail affiné, objet de la présente convention.

Il est convenu et arrêté ce qui suit.

Article 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement des études et travaux réalisés par le Département d'Ille-et-Vilaine visant au développement des véloroutes et itinéraires cyclables structurants sur son territoire.

A cet effet, sont définis le programme de travail, ci-après dénommé « le Programme » relevant de la présente convention, composé de plusieurs projets, ci-après dénommés « les Projets », ainsi que les obligations respectives des Parties relatives à son financement.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DU PROGRAMME

La liste des 5 projets inclus dans le programme et détaillés en annexe 1 et 2 est la suivante :

- Le franchissement cyclable Dinard - Saint- Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude
- La liaison Fougères - Romagné
- La liaison Vitré - Etrelles
- La liaison Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare
- La liaison Guichen - Bourg-des-comptes

Le planning cible du Programme de travail est un début des études et travaux en septembre 2025 pour s'achever en juin 2030.

ARTICLE 3 – DISPOSITIONS FINANCIERES

3.1. Montant de l'enveloppe mobilisable

Pour la réalisation du Programme de travail détaillé à l'annexe 1, la Région réserve, dans le cadre du CPER 2021-2027, une enveloppe financière maximum et non actualisable, même en cas de sujétions imprévues, de 1 857 282,60€ courants.

Dans le cadre de la présente convention, la Région contribue à hauteur de 61,16 % de l'enveloppe financière maximale, soit un montant total de 1 135 877,74 €. Le solde du financement prévu par la Région fera l'objet d'un engagement ultérieur, dans le cadre d'un avenant à la présente convention.

Dans le cas où une partie du Programme détaillé ne pourrait se faire pour des raisons techniques, et si celui-ci représente toujours une dépense subventionnable minimale de 9 286 413€, la Région s'autorise à modifier les taux de subvention attribués à la dépense subventionnable du Programme dans la limite d'un taux de 20 % maximum.

La participation du Porteur de programme ne peut pas être inférieure à 20%.

Le Porteur de programme s'engage à mentionner toutes les autres sources de financements publics pour le programme dans son ensemble (indépendamment de l'assiette éligible).

Les montants versés au Porteur de programme par la Région dans le cadre du CPER ne sont pas soumis à la TVA.

3.2. Plan de financement prévisionnel

La répartition prévisionnelle du programme est la suivante (y compris la dépense non subventionnable).

| FINANCEURS | Montant (euros courants HT) | Part (%) |
|-------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Département d'Ille-et-Vilaine | 13 908 756,52€ | 83,3% |
| Etat | 1 135 877,74€ | 6,8% |
| Région Bretagne | 1 135 877,74€ | 6,8% |
| Autres | 512 958€ | 3,1% |
| Total | 16 693 470€ | 100% |

3.3. Dépenses subventionnables

Seules les dépenses directement liées au Programme et aux objectifs de la présente convention sont prises en compte. Leur engagement doit être postérieur à la date de démarrage fixée dans la présente convention. Les dépenses pouvant donner lieu à subvention sont exprimées en euros courants hors taxes et constituées de toutes les dépenses d'investissement liées aux aménagements cyclables du Programme dès lors que ces aménagements respectent les recommandations techniques du Cerema, hors dérogation ponctuelle justifiée et confirmée par le contrôle qualité externe. Dans le cas de création ou réfection de chaussée ou d'ouvrage d'art, seule la part nécessaire aux aménagements cyclables ou piétons est éligible.

Les frais d'études et de maîtrises d'ouvrages sont également subventionnables si ce sont des dépenses externes (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, études, acquisitions foncières, communication, contrôle qualité externe...) et si l'acte juridique (notification de marché ou bon de commande) passé pour son exécution est postérieur à la date du 29 octobre 2024.

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses, hors frais internes, subventionnables en euros courants relatifs à la réalisation du programme.

| Poste de dépense | Montant (€ HT) | Dont dépense subventionnable (€ HT) |
|---|--------------------|-------------------------------------|
| I –Frais de maîtrise d'ouvrage en lien direct avec le programme | 1 492 930€ | 830 330€ |
| II –Frais de maîtrise d'œuvre | 1 743 845€ | 1 743 845€ |
| III – Frais de réalisation | 13 456 695€ | 13 456 695€ |
| Total en euros courants (HT) | 16 693 470€ | 16 030 870€ |

Dans le cadre de la présente convention, le taux de subvention de la Région s'élève à 7,09% de la dépense éligible.

3.4. Modalités de versement des fonds

Le Porteur de programme procède aux appels de fonds auprès de la Région, selon la clé de répartition et les modalités suivantes :

- une avance de 20 % est versée sur simple demande ;
- des acomptes sont versés sur justificatif après service fait, à hauteur maximale de 80 % de la subvention, sur présentation des états récapitulatifs des dépenses réalisées et acquittées et production d'une copie des factures ainsi que toute autre pièce, sur demande du service instructeur de la Région visé à l'annexe 4, pouvant justifier de la dépense ;
- le solde de la subvention sera versé, après service fait, sur présentation :
 - d'un état récapitulatif définitif des dépenses, faisant état des sommes payées par le Porteur de programme et qui devra être visé par le responsable Porteur du programme et le comptable public ;
 - du décompte général et définitif du Projet;
 - du certificat d'achèvement du Projet et un certificat de conformité des travaux ;
 - le rapport d'exécution du projet visé à l'annexe 5 ;
 - l'avis du contrôle qualité externe : chaque section d'aménagement devra être soumise à un contrôle qualité externe au stade de la conception (à un niveau avant-projet ou projet présentant un niveau de détail suffisant pour permettre le contrôle) puis au stade des travaux (avant la réception des travaux pour permettre le cas échéant de procéder aux ajustements nécessaires), la mission de contrôle qualité externe étant définie en annexe 6 ;
 - l'engagement des maîtres d'ouvrage à lever les éventuelles réserves émises par le contrôle qualité externe.
 - du versement des données de l'aménagement sur la base nationale des aménagements cyclables (transport.data.gouv.fr) ;
 - d'un certificat justifiant de l'installation effective de compteurs vélos permettant d'évaluer la fréquentation des différents aménagements réalisés, et d'un engagement à fournir les données collectées à la « plate-forme nationale des fréquentations » de Vélo & Territoires sur une durée minimale de 3 ans.

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- l'objet de la facturation ;
- le nom du Programme;
- la date ;
- le montant de la subvention ;
- le numéro de l'acompte ;
- le taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- les montants déjà appelés lors des acomptes précédents ;
- le montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables et le taux de subvention),
- la certification de la dépense,
- un état récapitulatif des factures objets de l'acompte.

Le courrier porte la mention « service fait » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

Le paiement est effectué par virement bancaire au Département d’Ille-et-Vilaine au profit du compte dont les références sont les suivantes :

| | |
|-------|-----------------------------------|
| IBAN | FR92 3000 1006 82C3 5500 0000 084 |
| BIC | BDFEFRPPCCT |
| SIRET | 223500018 00013 |

Dans la mesure où le coût définitif du Programme serait inférieur au montant subventionnable retenu dans la convention, la subvention allouée serait calculée au prorata des dépenses effectivement réalisées et justifiées.

3.5. Echancier prévisionnel des appels de fonds et versement de la subvention

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds et versement de la subvention est le suivant :

| | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | TOTAL |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Franchissement cyclable Dinard - Saint- Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude | 62 743,02 € | 62 743,02 € | 31 371,51 € | | | 156 857,54 € |
| Fougères - Romagné | | | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 244 755,11 € |
| Vitré - Etrelles | | 122 377,44 € | 122 377,43 € | | | 244 754,87 € |
| Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare | 48 951,02 € | 73 426,53 € | 73 426,53 € | 48 951,02 € | | 244 755,11 € |
| Guichen - Bourg-des-comptes | | | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 81 585,04 € | 244 755,11 € |
| Montant (€ HT) Région | 111 694,04 € | 258 546,99 € | 390 345,54 € | 212 121,09 € | 163 170,07 € | 1 135 877,74 € |

3.6. Domiciliation de la facturation

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après.

| | Adresse de facturation | Service administratif responsable du suivi des factures | |
|-------------------------------|---|--|---|
| | | Nom du service | N° téléphone / adresse électronique |
| Région | REGION BRETAGNE 283 avenue du Général Patton CS 21101 35711 Rennes cedex 7 | Direction des Transports et des Mobilités | 02 99 27 97 38 Secretariat.transports@bretagne.bzh |
| Département d'Ille-et-Vilaine | Hôtel du Département 1 avenue de la Préfecture, CS 24218, 35042 Rennes | Pole Construction et Logistiques Secrétariat Général de Pôle et Direction des Grands Travaux d'Infrastructures | Sabrina Micault, Référente Budget et coordinatrice budgétaire sabrina.micault@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 36 23 Jérémié Caron, Chef de service Etudes et Travaux 2 jeremie.caron@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 44 20 Francoise Morin Giffrain, Cheffe de service Etudes et Travaux 3 francoise.giffrain@ille-et-vilaine.fr 02 99 02 34 51 |

3.7. Modalités de reversement

La Région peut exiger le reversement total ou partiel de la subvention perçue dans les cas suivants :

- si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
- en cas de dépassement du plafond des aides publiques représentant 80 % du montant de la dépense subventionnable engagée par le demandeur ;
- si le Projet n'est pas réalisé selon les délais de réalisation mentionnés à l'article 5 de la présente convention ;
- si le Projet n'est pas réalisé conformément à la réglementation ;
- si la subvention est utilisée à des fins autres que celles prévues par la présente convention, ou en cas de fraude, de fausse déclaration ou de dissimulation d'informations.

ARTICLE 4 - DUREE DE VALIDITE DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa complète signature. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre des arrêtés de subvention pris en lien avec la présente convention.

ARTICLE 5 - DELAIS DE REALISATION

Sauf dérogation explicitement accordée par la Région, le commencement des Projets devra intervenir dans les 24 mois suivant la signature de la présente convention, et être transmis avant cette même date aux services de la Région. En cas de non-observation de ce délai, la Région se réserve le droit de prononcer de plein droit la

résiliation de la convention et d'exiger le reversement des sommes éventuellement déjà perçues. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de la Région pour récupérer les sommes indûment versées. En l'absence de demande de solde accompagnée des documents requis, mentionnés à l'article 3.4, dans les 12 mois suivants la date réelle d'achèvement des Projets objets de la présente convention, la Région se réserve également le droit de ne procéder à aucun paiement au profit du Porteur de programme.

La date limite de réalisation des appels de fonds est fixée au 31 décembre 2030.

ARTICLE 6 - CONDITIONS D'EXECUTION ET DE SUIVI

Le Porteur de programme informe régulièrement les services la Région de l'avancement du Programme et des Projets. La Région participe aux comités techniques et de pilotage du Porteur de programme pour le suivi de son exécution. En l'absence de comité technique, et en cas de demande des services de la Région, un suivi du Programme sera organisé.

Le Porteur de programme consulte la Région par courrier ou courrier électronique préalablement à toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du programme de travail défini dans l'annexe 1 de la présente convention, notamment lorsqu'il s'agit d'une modification du tracé, ou lorsque la date de mise en service est reportée.

Le Porteur actualisera, sur demande de la Région, toute information essentielle du Programme subventionné : avancement des procédures réglementaires, dates de début et de mise en service des Projets, programmation du besoin financier annuel, évolution des Projets par rapport au dossier de demande de subvention déposé.

Le Porteur de programme fournit aux services de la Région un rapport d'exécution, tel que défini à l'annexe 5 montrant les caractéristiques et la conformité avec le programme prévisionnel, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés et des aléas rencontrés.

Le Porteur de programme fournit également aux services de la Région, les mesures de fréquentation des trois premières années après la mise en service de l'opération sur une période hors vacances scolaires représentative, et une période de vacances scolaires représentative.

Dans le cas où les autorisations administratives (notamment les enquêtes publiques et procédures environnementales), des faits indépendants de la volonté du Porteur (motif de force majeure ou imprévision) ou une ou plusieurs modifications substantielles de la consistance du programme remettraient en cause le programme la Région se réserve également le droit de mettre fin à la convention et d'exiger le reversement des sommes éventuellement déjà perçues.

Dans l'hypothèse où la non-obtention des autorisations requises empêcherait la poursuite du Programme de travail objet du présent arrêté, le Porteur informe la Région de ce fait par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 7 - PUBLICITE ET COMMUNICATION

Le Porteur de programme doit mentionner la participation de la Région et en faire état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet de la subvention. Les dossiers d'études, les documents et supports de

communication mentionneront de manière explicite le logo de la Région. Le logo de la Région doit être affiché en annonce des travaux.

Le Porteur de programme s'engage, lors de la livraison des infrastructures financées, à publier, a minima sur le point d'accès national aux données de transport (transport.data.gouv.fr) les données géographiques correspondantes, et si possible sur le système de données ouvertes openstreetmap.org.

Le Porteur de Programme informe les services de la Région de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative au Programme ou un de ses éléments.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les Parties.

ARTICLE 8 - MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

8.1. Modification de la convention

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Parties qui en accuseront réception.

8.2. Résiliation ou dénonciation de la convention

En cas de non-respect par l'une des Parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par tout autre Partenaire à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon du Programme de travail ou de résiliation de la convention, un relevé final des dépenses acquittées par le Porteur de programme dans le cadre de la présente convention sera établi. Le Porteur de programme procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Parties au prorata de leur participation.

ARTICLE 9 - PROPRIETE INTELLECTUELLE

L'ensemble des documents (livrables, études, documents de communication) élaborés dans le cadre de la présente convention restent la propriété du Porteur de programme.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués à la Région.

ARTICLE 10 - LITIGES

En cas de litige résultant de l'application de la présente convention et ne pouvant être résolu de manière amiable par les parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation, les parties se réservent le droit de saisir le tribunal administratif de Rennes.

ARTICLE 11 - PIECES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

Les annexes sont les suivantes :

- Annexe 1 : Descriptif et planning prévisionnel détaillés du programme de travail et des opérations s’y rapportant
- Annexe 2 : Plans
- Annexe 3 : Annexe financière
- Annexe 4 : Services instructeurs
- Annexe 5 : Rapport d’exécution
- Annexe 6 : Note de cadrage de la mission de contrôle qualité externe des programmes lauréats

ARTICLE 12 - NOMBRE D’EXEMPLAIRES

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un à destination de chacune des Parties.

Fait à Rennes,

| | |
|---|--|
| <p>Pour la Région Bretagne Le Président</p> <p>Loïg CHESNAIS-GIRARD</p> | <p>Pour le Département d’Ille-et-Vilaine Le Président</p> <p>Jean-Luc CHENUT</p> |
|---|--|

ANNEXE 1 : DESCRIPTIF DETAILLE DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET DES PROJETS, CALENDRIERS PRÉVISIONNELS ET DETAILS DES DEPENSES

Programme général du Département d'Ille-et-Vilaine

Les caractéristiques de la mobilité dans le Département d'Ille-et-Vilaine sont favorables au développement de la pratique cyclable du quotidien :

- Une moyenne de déplacement inférieure à 10 km (hors Rennes Métropole, Enquête ménages-déplacements, 2018) ;
- Une géographie naturelle et un large réseau viaire apaisé favorable aux modes actifs.

Cependant, l'usage du vélo sur le territoire breillien reste faible et contrasté (hors métropole, inférieure à la moyenne nationale, enquête ménages-déplacements, 2018).

Le développement d'un écosystème favorable au développement de la pratique cyclable se structure actuellement grâce à l'engagement de nombreux acteurs concernés permettant :

- une planification organisée par les intercommunalités toutes Autorités Organisatrices de la Mobilités, actrice de l'écosystème vélo : 15 se sont ainsi dotés d'un schéma cyclable, 2 sont en cours de rédaction ;
- le développement de maillage cyclable opéré par les différents opérateurs de voirie : communes, intercommunalités, syndicat de voirie et Département ;
- un stationnement vélo en développement autour des principaux pôles générateurs de flux notamment les gares dans le cadre du programme régional ;
- une offre de services vélo investis par les intercommunalités : 11 sont dotés d'un service de location vélo de longue ou moyenne durée ;
- Une animation/information/communication : les communes et intercommunalités se sont emparés du dispositif "savoir rouler à vélo" qui a bénéficié à plus 12 000 enfants entre 2019 et 2024 (2700 sur Rennes Métropole) le tissu associatif se structure également autour notamment du collectif Bicyclette de Bretagne diffusant des animations locales connectés aux opérations nationales ("Cycliste Brille", vélo-école...).

Le territoire breillien est maillé par un réseau de véloroutes dont les territoires se sont emparés pour construire une offre de qualité à destination des cyclotouristes. Ce maillage est structuré actuellement par une Véloroute européenne, la Vélomaritime, au Nord, la Véloroute nationale V 42 traversant le territoire du Nord au Sud de deux Véloroutes régionales : la V 403 à l'ouest et la Régalante à l'est. Il est complété par des véloroutes départementales que le Département d'Ille-et-Vilaine a mis en place à partir de 2007.

Depuis 2017, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est orienté davantage vers le développement de l'usage du vélo du quotidien. Ainsi, en 2020 un programme d'infrastructures cyclables départementales a été défini ciblant des liaisons cyclables à fort potentiel, facilitant l'accès aux gares ferroviaires et routières.

Souhaitant porter un regard complet sur les enjeux de mobilités breilliens et s'inscrire dans le défi collectif visant à atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, le Département d'Ille-et-Vilaine a approuvé en Assemblée départementale en mars 2025 une stratégie départementale mobilités qui entend favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle et rééquilibrer les parts modales grâce au développement d'un réseau multimodal.

Depuis mars 2025, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé à proposer une stratégie en faveur des mobilités durables, fondée sur la structuration d'un réseau multimodal à l'échelle départementale. Ce plan de mobilités départemental repose sur le développement d'un réseau de pôles d'échanges multimodaux structurés dotés de services de mobilités (services de location, offre de stationnement vélo, transports collectifs, aires de covoiturages...) et connectés entre eux grâce à des solutions alternatives à la voiture individuelle (offre de transport collectif, service de covoiturage, aménagements cyclables). Ce sont ainsi 113 pôles d'échanges qui ont été identifiés pour constituer l'ensemble du réseau sur le territoire d'Ille-et-Vilaine, permettant à 91 % de la population breillienne de se situer à moins de 6km de l'un d'eux. Des propositions d'actions permettant de structurer ce réseau et s'appuyant sur les solutions de mobilités existantes ou en projet ont été identifiées et ont été présentées aux intercommunalités à l'automne 2025. Le vélo est placé comme une des composantes de ce réseau multimodal départemental.

Dans ce cadre, confortant son engagement passé, le Département se mobilise pour réaliser des aménagements cyclables structurants, sécurisés et favorisant le développement de l'usage du vélo.

Afin de développer un maillage cyclable complémentaire aux infrastructures réalisées par le Département et contribuant à structurer le réseau multimodal départemental, le Département peut accompagner financièrement les intercommunalités et communes dans leurs projets de infrastructures cyclables.

En articulation avec cette stratégie, au titre de ses compétences, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé pour le développement de l'usage du vélo grâce aux programmes suivants :

- en interne avec un plan de déploiement ambitieux de vélo de service utilisable également pour les déplacements domicile - travail
- en direction des collèges avec une stratégie de déploiement de stationnement vélo et trottinettes approuvé en janvier 2025
- des actions favorisant la pratique et l'apprentissage du vélo en direction des publics fragiles développées par les éducateurs sportifs départementaux.

Enfin, le Département d'Ille-et-Vilaine reste également un des acteurs de la structuration des véloroutes en tant que gestionnaire des infrastructures support des véloroutes (144 km de voies vertes départementales et son réseau de routes départementales à faible trafic) et pour accompagner les acteurs locaux. Il concourt à ce développement en appui des collectivités pour jalonner les itinéraires structurants, les cartographier et réaliser certains aménagements représentant des points noirs les plus complexes et rejoignant des enjeux de pratique cyclable du quotidien. Il appuie également en ingénierie les collectivités pour développer leur offre de service touristique grâce à l'appui proposé par Ille-et-Vilaine Tourisme.

Détail du programme de travail financé

| | | |
|--|------------------------------|--|
| Franchissement cyclable Dinard - Saint- Malo (Barrage de la Rance) pour la partie étude | Description du projet | Le projet d'une longueur de 3 Km environ, prévoit d'adosser une passerelle cyclable sur la rive Sud du barrage de la Rance, qui comprend : - L'usine marémotrice gérée par EDF (seulement 7 usines de ce type existent dans le monde). - Le barrage en lui-même qui supporte une route départementale à 2x2 voies, d'un trafic moyen journalier de 34 000 véhicules/jour |
|--|------------------------------|--|

| | | |
|--|--|--|
| | | (2sens cumulé). En période estivale, ce trafic est porté à 44 000 véhicules/jour. - Une écluse et un pont levant, permettant la navigation entre la Rance et la mer |
| | Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle |
| | Etudes ou Travaux | Etudes |
| | Date de début | sept-25 |
| | Date de fin | mai-28 |
| | Linéaire (m) | 3000 |
| | Montant Total | 1 282 395,00 € |
| | Montant éligible | 1 282 395,00 € |
| | Taux subvention Région | 12,23 % |
| | Montant de la subvention Région | 156 857,54 € |

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|--|
| Fougères - Romagné | Description du projet | <p>Le projet de création d'une piste cyclable de 4,8 km permettra de relier l'agglomération de Fougères, la zone commerciale de la Pilais de Lécousse, l'aire de covoiturage de la Pilais jusqu'au centre de Romagné. Elle permettra d'assurer la continuité entre la piste cyclable départementale du Pôle d'Echanges Multimodal de Romagné à Saint-Sauveur-des-Landes. La commune de Romagné conduit une étude pour assurer les continuités en agglomération de cet aménagement.</p> <p>Le franchissement de la RN12 et de la RD706 seront assurés par des ouvrages d'art.</p> <p>A ce stade des études, la piste rejoint l'agglomération de Lécousse par le boulevard de Bliche et pourrait se connecter au projet de liaison cyclable Fougères - Lécousse et au réseau cyclable de la ville de Fougères en cours de développement.</p> |
| | Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle |
| | Etudes ou Travaux | Travaux |
| | Date de début | Automne 2027 |
| | Date de fin | Début 2030 |
| | Linéaire (m) | 4800 |
| | Montant Total | 3 517 895,00 € |
| | Montant éligible | 3 517 895,00 € |
| Taux subvention Région | 6,96 % | |

| | | |
|--|--|--------------|
| | Montant de la subvention Région | 244 755,11 € |
|--|--|--------------|

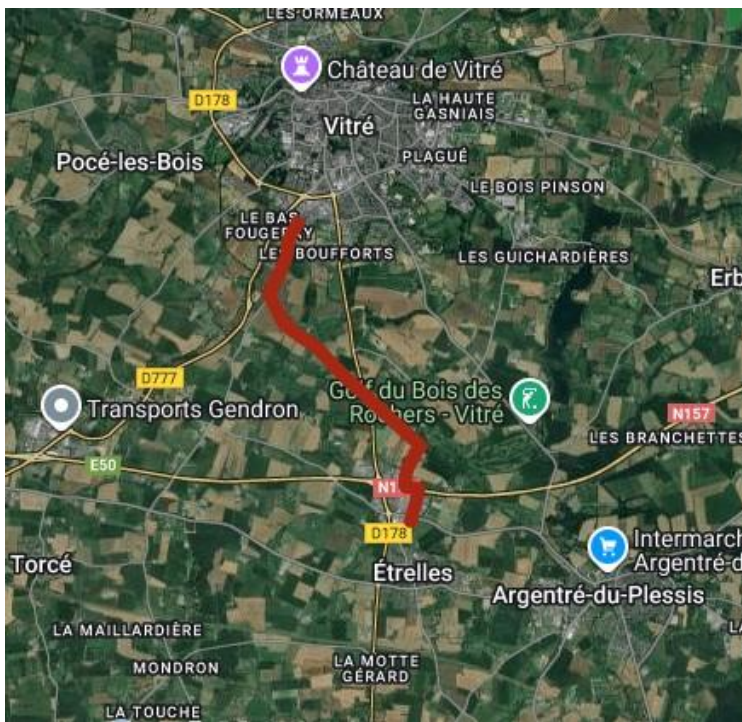
| | | |
|-------------------------|--|---|
| Vitré - Etrelles | Description du projet | <p>Le projet d'aménagement cyclable de 8 km prévoit à ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réutilisation de voie verte départementale (tracé de la Véloroute Régalante), - la réaffectation en voie verte d'une partie de la RD 108 - la création de piste cyclable bidirectionnelle depuis le nord de l'agglomération d'Étrelles pour rejoindre la pointe sud-est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. <p>Cet aménagement cyclable comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le franchissement de la RD110 via une passerelle à l'Est du carrefour - une liaison cyclable longeant la voie de la ZA du Piquet à l'Est. - le franchissement de la RN 157 par une seconde passerelle - une liaison cyclable longeant la RN157, pour rejoindre la pointe sud-Est de la zone d'activités Cap Bretagne ainsi que l'aire de covoiturage. - le franchissement par passage inférieur de la RD 178 au pont d'Etrelles afin de sécuriser le carrefour avec la voie verte départementale |
| | Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle |
| | Etudes ou Travaux | Travaux |
| | Date de début | Printemps 2027 |
| | Date de fin | Eté 2029 |
| | Linéaire (m) | 8000 |
| | Montant Total | 3 697 980,00 € |
| | Montant éligible | 3 697 980,00 € |
| | Taux subvention Région | 6,62 % |
| | Montant de la subvention Région | 244 754,87€ |

| | | |
|---|------------------------------|---|
| Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare | Description du projet | <p>Le projet de création d'une piste cyclable de 6,9 km permettra de relier Pleumeleuc - Bédée et la gare de Montfort-sur-Meu. Cet aménagement sera créé en grande partie sur environ 4,7 km le long des routes départementales n°68 et 72, puis l'ancienne RD 72 déclassée en voie communale n°79 jusqu'à l'agglomération de Montfort-sur-Meu. Le franchissement de la RN 12 sera sécurisé pour les cyclistes et piétons grâce à un ouvrage d'art. Ce projet intègre également la sécurisation de points noirs sur les routes départementales RD 68 et 72.</p> |
| | Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle |

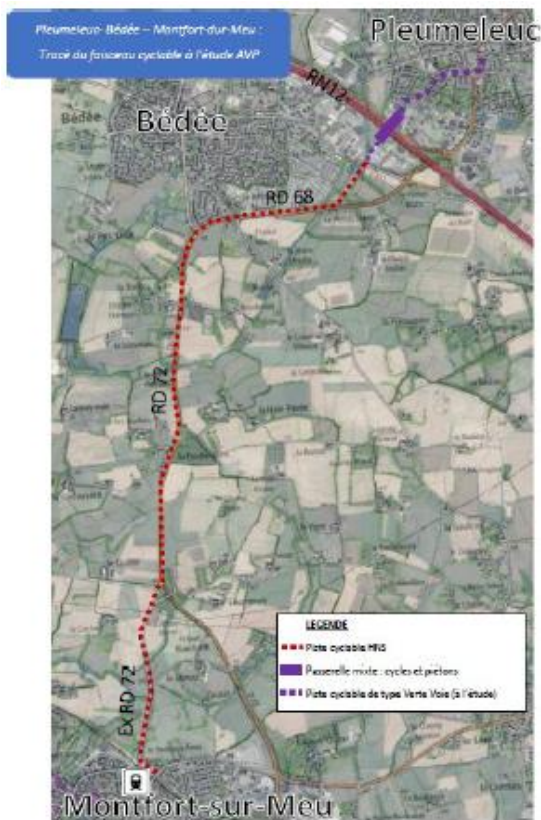
| | | |
|--|--|----------------|
| | Etudes ou Travaux | Travaux |
| | Date de début | Printemps 2027 |
| | Date de fin | Eté 2029 |
| | Linéaire (m) | 6900 |
| | Montant Total | 6 425 130,00 € |
| | Montant éligible | 5 762 530,00 € |
| | Taux subvention Région | 4,25 % |
| | Montant de la subvention Région | 244 755,11 € |

| | | |
|------------------------------------|--|---|
| Guichen - Bourg-des-comptes | Description du projet | Il s'agit de créer une piste cyclable de 5,3 km qui permet d'assurer la connexion entre le Bourg de Guichen et la gare de Bourg-des- Comptes. Elle constitue une continuité de la piste cyclable Bourg-des-Comptes - Crévin achevée par le Département en 2024. |
| | Type d'aménagements | Piste cyclable bidirectionnelle |
| | Etudes ou Travaux | Travaux |
| | Date de début | Automne 2027 |
| | Date de fin | 2030 |
| | Linéaire (m) | 5300 |
| | Montant Total | 1 770 070,00 € |
| | Montant éligible | 1 770 070,00 € |
| | Taux subvention Région | 13,83 % |
| | Montant de la subvention Région | 244 755,11 € |

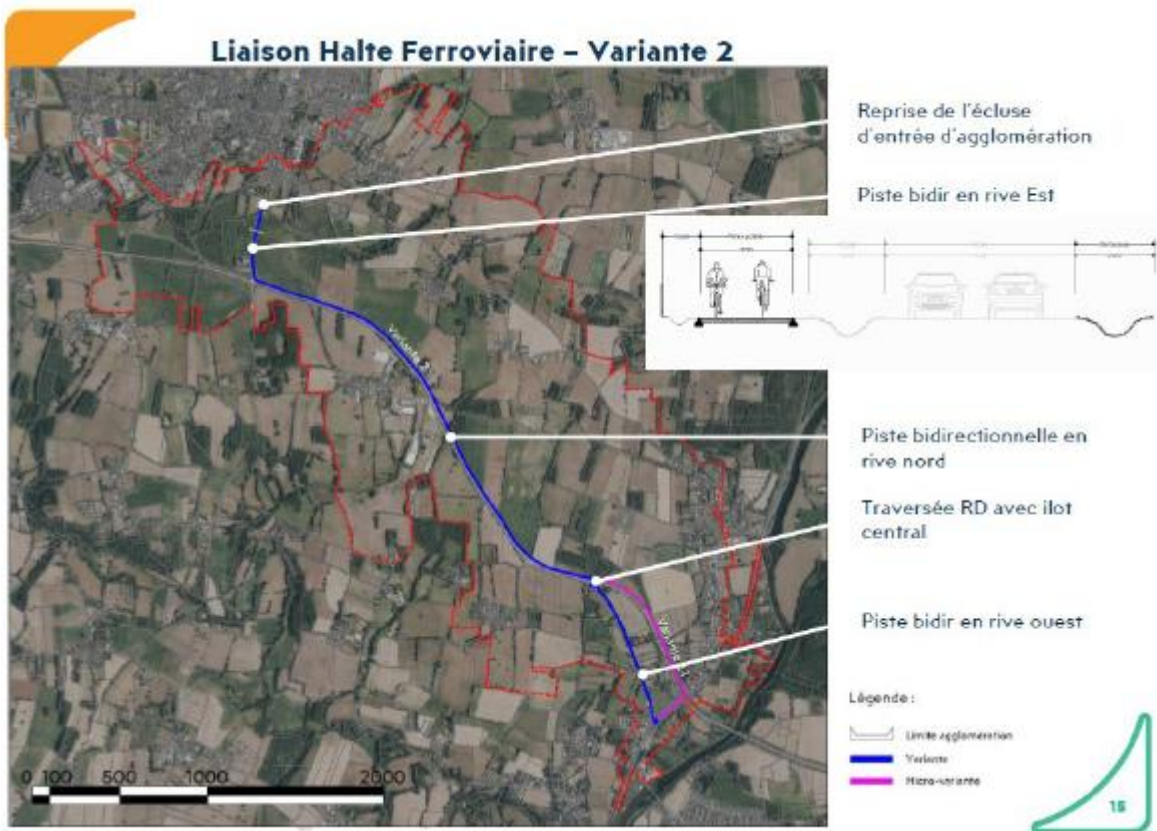
Vitré - Etrelles



Pleumeleuc - Bédée - Montfort Gare



Guichen - Bourg-des-comptes



ANNEXE 3 : ANNEXE FINANCIERE

| | Délai | Objet |
|---|--|---|
| Demande d'avance | Dès signature de la convention | Courrier de demande : - montant de [20 %] de la subvention totale du Projet |
| Justification de l'engagement des travaux | Dans les 24 mois suivant la signature de la convention | Acte juridique justifiant l'engagement d'une dépense de travaux subventionnable |
| Demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention) | | Courrier de demande avec mentions détaillées article 3.4 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses |
| Demande de solde | Dans les 12 mois suivant la date réelle d'achèvement du Projet | Courrier de demande avec mentions détaillées article 3.4 + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fonds - l'ensemble du Projet + rapport d'exécution spécifié à l'article 7 qui présentera les éléments montrant les caractéristiques et la conformité du Projet avec le Programme conventionné. Il explicitera notamment les écarts entre le théorique et le réalisé pour les aspects suivants : <ul style="list-style-type: none"> • le planning, les délais et les aléas éventuels afférents, • les éléments financiers (coût effectivement réalisé, fonds perçus pour la réalisation du Projet, plan de financement final, les dépenses éligibles payées), • les éléments techniques de description du Projet (longueur, signalisation, interactions, etc.) • avis du contrôle qualité externe • engagement pour la levée des réserves si disponibles les premières mesures de fréquentation. |

ANNEXE 4 : SERVICES INSTRUCTEURS

| | Nom du service | N° téléphone / adresse électronique |
|--------|--|---|
| Région | REGION BRETAGNE Direction des Transports et des Mobilités | secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh 02 99 27 97 38 02 99 27 97 35 |

ANNEXE 5 : RAPPORT D'EXECUTION

Le rapport d'exécution, certifiant l'achèvement des travaux de chaque projet et signé du porteur, devra faire apparaître au minimum les informations suivantes :

- Rappel du projet
 - Carte de situation
 - Rappel des caractéristiques initiales du projet
 - Caractéristiques finales du projet et évolutions éventuelles
 - Le projet a-t-il évolué ? Si oui, expliquer comment et en quoi il respecte encore le projet initial :
- Planning : début des travaux, fin des travaux, mise en service selon dates prévisionnelles / dates réalisées
 - S'il y a eu des écarts significatifs, expliquer lesquels et pourquoi
- Récapitulatif financier du projet par poste de dépenses
 - Coût total de l'opération en €HT
 - Coût total prévisionnel de l'opération (€HT)
 - Coût total effectif de l'opération (€HT)
 - S'il y a eu des écarts significatifs, expliquer lesquels et pourquoi :
- Financements réels perçus sur l'intégralité du projet, y compris ce qui n'est pas éligible au titre de la convention.
- Autres éléments à porter à connaissance
 - Communication/valorisation
 - Suites à apporter (Autres projets prévus, aménagements, stationnements vélo, etc.)
 - Divers (Premiers résultats de fréquentation, de retours d'expérience concernant l'usage des aménagements créés, ...)
- Liste des documents produits en appui du présent compte-rendu
 - Photos
 - Plans d'exécution

ANNEXE 6 : NOTE DE CADRAGE DE LA MISSION DE CONTROLE QUALITE EXTERNE

Cette note précise la mission de « contrôle qualité externe » à mettre en œuvre par les collectivités dont le programme de projets est inscrit CPER.

Objectif du dispositif : Le CPER prévoit de soutenir la mise en place de réseaux cyclables exemplaires : efficaces, attractifs et accessibles au plus grand nombre. Le contrôle qualité externe est un dispositif de second regard indépendant dont l'objectif est de garantir la qualité technique des aménagements cyclables financés.

Définition du dispositif : Le contrôle qualité externe des projets composant les programmes lauréats permet l'examen de leur conformité vis-à-vis du référentiel technique mentionné dans la convention. Il est assuré par une structure compétente, extérieure à la maîtrise d'ouvrage, mandatée par celle-ci, et indépendante de la conception des itinéraires cyclables examinés. Il est requis pour l'ensemble du linéaire d'aménagements soumis à la demande de subvention :

- En phase conception : à un niveau avant-projet ou projet présentant un niveau de détail suffisant pour permettre le contrôle
- En phase travaux : avant la réception des travaux pour permettre le cas échéant de procéder aux ajustements nécessaires

Ainsi, chaque section d'aménagement devra tour à tour être soumise à un contrôle qualité externe « conception » puis « travaux ».

Le contrôle qualité externe des aménagements cyclables complète d'autres actions de contrôle que le maître d'ouvrage est susceptible de mettre en place, sans s'y substituer : contrôle interne, contrôle extérieur des projets routiers, etc.

Référentiel de contrôle : Le contrôle qualité externe examine la conformité des projets par rapport aux objectifs rappelés dans la convention. Il s'attache spécifiquement à la bonne prise en compte des éléments suivants :

- Respect de la réglementation et des recommandations en matière de signalisation verticale et horizontale
- Respect des recommandations en matière d'accessibilité PMR des cheminements piétons, et plus généralement prise en compte adéquate des piétons dans les projets réalisés
- Choix du type d'aménagement retenu en fonction notamment des 3 principaux critères de choix (trafic motorisé, vitesses réelles des véhicules motorisés, trafic cycliste attendu) : cohérence avec le tableau d'aide à la décision du Cerema
- Respect des dimensions recommandées (largeurs, pentes, rayons de courbure...) en fonction du type d'aménagement retenu et des usages attendus
- Traitement des intersections et des raccordements aux réseaux cyclable et routier existants en sécurité, dans un souci de faciliter les trajets à pied et à vélo : les remarques émises pourront porter notamment sur la pertinence du régime de priorité, les dégagements des visibilités, les aménagements sur la voie routière pour abaisser les vitesses, la facilité des entrées/sorties de l'aménagement cyclable au niveau de chaque voie interceptée
- Pentes d'accès aux ouvrages de franchissement le cas échéant
- Choix d'un revêtement favorisant un confort de roulement
- Choix des bordures et traitement des ressauts

Écarts aux référentiels : Les itinéraires cyclables financés dans le cadre de l'appel à programmes doivent respecter strictement les recommandations techniques du Cerema. Des dérogations ponctuelles à ces recommandations seront nécessairement justifiées par la maîtrise d'ouvrage. Le cas échéant, les justifications apportées seront examinées par le contrôle qualité externe et intégrées dans ses avis.

Contrôle qualité externe en phase avant-projet ou projet : A cette étape du projet, le contrôle qualité externe s'appuie sur les éléments fournis par le maître d'ouvrage, pour partie requis au dossier de candidature, intégrant nécessairement :

- Données de trafic motorisé utilisées pour le choix des aménagements
- Plans de signalisation
- Phasages des feux et matrices associées pour les carrefours à feux
- Profils en long
- Profils en travers types et particuliers
- Tracés avec rayon de courbure (vues en plan)
- Plan des ouvrages

Les différents plans fournis seront à l'échelle 1/200ème.

Des éléments complémentaires pourront être demandés à la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du contrôle qualité externe, si l'organisme réalisant la mission de contrôle estime que les éléments fournis sont insuffisants pour évaluer la compatibilité du projet avec le référentiel.

Contrôle qualité externe en phase travaux : A cette étape du projet, le contrôle qualité externe est basé sur un examen in situ des aménagements mis en œuvre, contrôlés avant la réception des travaux. Réalisé à vélo afin de constater le confort d'utilisation des aménagements réalisés (ressaut, girations, etc.), ce contrôle permet si nécessaire des ajustements sur les travaux réalisés pour mettre les réalisations en conformité avec le référentiel technique.

Dans le cas où le projet aurait évolué entre la phase projet et la phase travaux, les modifications opérées et la documentation mise à jour devront être notifiées à l'organisme réalisant le contrôle qualité externe avant qu'il procède à son contrôle sur site.

Avis technique du contrôle qualité externe : A l'issue de chacune des deux phases du contrôle qualité externe, l'organisme réalisant le contrôle qualité produit un avis technique qu'il adresse au maître d'ouvrage. Cet avis technique intègre notamment l'examen des demandes de dérogation au référentiel justifiées par le maître d'ouvrage, et met en évidence les éléments suivants :

- Réserves : remarques à traiter impérativement par le maître d'ouvrage pour rendre le projet compatible avec le référentiel ;
- Points d'amélioration : remarques dont la prise en compte par le maître d'ouvrage permettrait d'améliorer le projet.

En l'absence de réserves exprimées dans l'avis technique, le projet qui fait l'objet du contrôle qualité externe est réputé conforme au référentiel technique.

Dans le cas contraire, la maîtrise d'ouvrage présente les modifications du projet qu'elle s'engage à mettre en œuvre pour lever les réserves exprimées dans l'avis technique.

Nota 1 : Dans le cas d'un nombre important de réserves, mais également de points d'amélioration (dont la répétition peut fortement pénaliser la qualité technique du projet), une alerte spécifique sera consignée dans son avis par l'organisme réalisant le contrôle.

Nota 2 : Le rôle du contrôle qualité externe n'est pas, en cas de réserves comme de points d'amélioration, de proposer des réponses aux éléments formulés.

Sommaire type des avis techniques du contrôle qualité externe

L'avis technique constitue le livrable remis à la maîtrise d'ouvrage par l'organisme réalisant le contrôle qualité externe, à chaque phase examinée. Le sommaire type de l'avis technique est le suivant :

- Présentation sommaire des sections d'étude ou de travaux faisant l'objet du contrôle
- Présentation du contrôle et des conditions de réalisation (intervenants, déroulement, contacts, documents disponibles, matériels utilisés)
- Réserves et points d'amélioration relevés dans le cadre du contrôle : commentaires et documents photographiques et/ou vidéos
- Synthèse faisant ressortir les éléments les plus importants en termes d'enjeu de sécurité (et donc à prévoir de rectifier le plus rapidement possible), les écarts à la règle récurrents, etc.
- Documents annexés : plans de repérage des observations relevées

Toute observation méritant d'être signalée au maître d'ouvrage, car pouvant remettre en question l'atteinte des objectifs, sera indiquée, y compris les observations concernant les sections contiguës à l'aménagement mais situées en dehors des limites du projet contrôlé (interrogations éventuelles portant sur les transitions, le phasage, la cohérence géométrique, la visibilité, les rétablissements, ...).

Versement des subventions :

Conformément au cahier des charges de l'appel à programmes et pour chaque section d'étude ou de travaux considérée, les versements sont conditionnés à la transmission des éléments suivants par la maîtrise d'ouvrage aux services de l'Etat :

- Avis technique du contrôle qualité externe
- Le cas échéant : modifications apportées au projet pour lever les réserves
- Le cas échéant : engagement à mettre en œuvre ces modifications

Après achèvement de l'intégralité des travaux et mise en service de l'ensemble des aménagements programmés, le solde ne pourra être versé que sur présentation par le porteur de programme du décompte général définitif de chacun des projets, d'une note récapitulative sur le programme réalisé accompagnée de photographies, et des suites données par la maîtrise d'ouvrage, le cas échéant, aux réserves exprimées dans les avis techniques.