



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# LE FONDS VERT

**Fonds d'accélération  
de la transition  
écologique dans  
les territoires**



## **Mobilités durables en territoires ruraux et moyennement denses**

Édition 2026

### **➤ Cahier d'accompagnement des porteurs de projet et des services instructeurs**

Pour toute demande de renseignement concernant les mesures du fonds vert,  
consultez le site internet départemental de l'Etat de votre département :  
[www.\[nom-du-département\].gouv.fr](http://www.[nom-du-département].gouv.fr)  
ou contactez votre sous-préfet d'arrondissement  
ou la direction départementale des territoires (et de la mer)  
ou les directions et services de l'Etat outre-mer.





## LA MESURE EN BREF

Dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration du cadre de vie dans les territoires ruraux et moyennement denses, le Fonds vert soutient le déploiement de mobilités plus durables et alternatives à la voiture individuelle (vélo, marche, covoiturage, autopartage et transports en commun).

Les projets doivent être entièrement localisés dans les territoires ruraux et à densité intermédiaire. Le Fonds vert accompagne les collectivités territoriales et leurs groupements, et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) compétentes sur ces territoires.

La mesure cofinance l'élaboration de stratégies de mobilités et la création d'infrastructures et de services de mobilité de proximité (par exemple : flottes de véhicules partagés, pistes cyclables, aires pour le covoiturage).

## 1. CONTEXTE ET AMBITION

### 1.1. Contexte

Les habitants des territoires des **zones rurales et moyennement denses sont fortement dépendants de l'usage de la voiture pour leurs déplacements**<sup>1</sup>, alors que le transport routier est le premier responsable des émissions de CO<sub>2</sub> en France<sup>2</sup>. Pourtant, plusieurs leviers efficaces existent pour réduire ces émissions et en particulier pour les petits déplacements du quotidien inférieurs à 5 kilomètres qui représentent plus des deux tiers des déplacements : le vélo et la marche pour les trajets les plus courts, et en intermodalité avec les transports en commun pour les trajets plus longs ; la pratique du covoiturage, qui permet à chacun de diviser par 2 son empreinte carbone dans ses déplacements ; le transport à la demande pour les territoires ne disposant pas d'offre de transports en commun suffisante ou pour des publics à besoin spécifique ; etc.

À cette problématique se cumulent les difficultés liées au coût, à la durée des trajets et l'accès aux transports puisque **15 millions de Français sont en situation de précarité de mobilité**<sup>3</sup>. Parce que se déplacer rend possible toutes les activités – professionnelle, sociale, médicale – la mobilité doit être mise à la portée de tous.

C'est tout l'objet de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités qui vise à offrir des solutions de mobilité pour tous et dans tous les territoires, en particulier dans les zones à faible densité de population. La mesure 30 du troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3) intitulée « Assurer la résilience des transports et des mobilités » recommande **d'adapter les transports et la mobilité au changement climatique dans les**

<sup>1</sup> Les voitures individuelles émettent de plus de 15 % des émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine.

<sup>2</sup> 80% des habitants des zones rurales sont dépendants de la voiture (Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui - Rapport d'information n°313 (2020-2021) de M. Olivier JACQUIN, fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective).

<sup>3</sup> 3<sup>e</sup> édition du Baromètre de la mobilité du quotidien : <https://barometremobilites-quotidien.org/>



**territoires**, ce qui encourage à développer des mobilités plus résilientes comme les mobilités actives (vélo et marche), partagées (covoiturage, autopartage) et les transports en commun.

Afin d'encourager et accompagner le déploiement de solutions de mobilité durable dans les territoires ruraux et moyennement denses qui en sont largement dépourvus à ce jour, plusieurs stratégies nationales thématiques existent :

- Le Plan France Ruralités lancé le 15 juin 2023 visant à apporter des mesures concrètes pour améliorer le quotidien des habitants des territoires ruraux, dont la mobilité ;
- Le plan vélo et marche 2023-2027 fixant l'objectif de 100 000 km d'aménagements sécurisés déployés sur le territoire en 2030 ;
- Le plan national covoiturage lancé le 28 novembre 2019, avec pour objectif de tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici à 2030.

Il est ainsi prévu un **soutien au développement des mobilités durables en zones rurales et moyennement denses**, intégré au Fonds vert. Le fonds, au travers de cette mesure, vise à accompagner les collectivités territoriales et leurs groupements dans le déploiement d'une **offre de mobilité durable, innovante et solidaire**.

## 1.2. Ambition écologique du projet financé

Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et afin de réduire l'impact environnemental des déplacements du quotidien dans les zones peu et moyennement denses, le Fonds vert permet de soutenir tous les territoires éligibles pour qu'ils se dotent ou consolident la mise en place d'une stratégie de mobilité et d'un bouquet de services de mobilité adapté aux besoins de la population de leur territoire, en faveur d'une **mobilité alternative à l'utilisation de la voiture individuelle**.

Pour plus d'informations sur les projets financés par le Fonds vert et trouver des exemples près de chez vous, rendez-vous sur la page <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-vert>.

Vous y retrouverez :

- Les bilans du Fonds vert (2023 et 2024) ;
- Le guide à l'intention des décideurs locaux ;
- La carte interactive et la liste des projets subventionnés.

## 2. ÉLIGIBILITÉ ET SÉLECTION DES PROJETS

### 2.1. Porteurs de projets éligibles

La mesure concerne la France métropolitaine, les départements et régions d'outre-mer (DROM), ainsi que les collectivités d'outre-mer (COM) et la Nouvelle-Calédonie.

Pour les COM, la mesure leur bénéficie, s'agissant d'une aide de l'État pour la transition écologique, indépendamment des compétences propres de chaque COM. Le cas échéant, les critères exposés dans ce cahier pourront être adaptés.



La mesure bénéficie aux collectivités et leurs groupements suivants :

Entités éligibles	Conditions d'éligibilité
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les communautés de communes, communautés d'agglomération,</li> <li>- Leurs communes membres ;</li> <li>- Les syndicats mixtes ;</li> <li>- Les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) ;</li> <li>- Les établissements publics</li> </ul>	<p>Entités compétentes en matière de voirie ou de mobilité (i.e. autorité organisatrice de la mobilité) ou ayant une délégation de compétence.</p> <p>Hors lauréats de l'Appel à programmes « Territoires cyclables » pour les aménagements cyclables (cf. point 2.4 ci-dessous)</p>
Régions	Projets locaux relevant de leur compétence d'AOM locale et sur le périmètre de l'EPCI concerné (cf. article L. 1231-1 du code général des collectivités territoriales)
Départements	Aménagements cyclables ou de covoiturage réalisés sur la voirie départementale

Quelle que soit la nature juridique du porteur du projet ainsi que sa localisation géographique (siège social), le projet **doit** être localisé dans :

- Les territoires des EPCI classés en densité **rurale** ;
- Les territoires des EPCI classés en densité **intermédiaire**.

Ces niveaux de densité répondent à la classification de la grille intercommunale de densité 3 niveaux issue de l'[Observatoire des territoires de l'ANCT<sup>4</sup>](#) et consultable en ligne. Le projet devra être intégralement compris dans ces territoires ou constituer une amélioration de la desserte des territoires éligibles (ex : ligne de covoiturage vers les zones d'emploi et de services, navette en rabattement vers une gare, piste cyclable sécurisée pour un axe structurant).

Le porteur de projet peut mentionner dans son dossier un « co-portage » avec un partenaire : dans ce cas, les relations conventionnelles ou contractuelles seront détaillées ainsi que toutes les informations utiles à l'établissement de la convention financière si le co-porteur est susceptible de percevoir directement des subventions.

Les projets portés par des acteurs associatifs (association, fondation, etc.) pourront bénéficier de la présente mesure du Fonds vert dès lors qu'ils sont conjointement portés et financés par un acteur éligible mentionné ci-dessus.

## 2.2. Nature des projets éligibles

Les subventions seront attribuées aux projets des acteurs éligibles selon 2 volets :

**Volet 1 :** Élaboration d'un plan de mobilité simplifié (PDMS).

<sup>4</sup> <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/grille-intercommunale-de-densite-en-3-niveaux>



**Volet 2 :** Création d'infrastructures, de services ou de bouquets de services de mobilité de proximité.

Sont éligibles les projets suivants qui s'inscrivent dans les enjeux de transition écologique et énergétique des mobilités :

- Service de mobilité solidaire notamment transport d'utilité sociale (TUS) ;
- Service de transport à la demande (TAD) ou navette régulière y compris autonome ;
- Service d'autopartage ou de scooter en libre-service ;
- Système numérique d'aide aux déplacements (information voyageur / mobilité multimodale) ;
- Services de prêt ou location, y compris en libre-service, de vélos et/ou de vélos à assistance électrique (VAE)<sup>5</sup> ;
- Services et infrastructures pour le covoiturage : aires et lignes de covoiturage, voies réservées et à certaines catégories de véhicules dites VR2+, points d'arrêt d'autostop organisés, création de plateforme d'intermédiation (hors coûts de fonctionnement), campagnes d'incitation financière à la pratique du covoiturage ;
- Infrastructures cyclables (aménagement cyclables, stationnements sécurisés).

**Pour les projets concernés listés ci-dessus, l'utilisation de véhicules à faibles émissions est à privilégier.**

Sont éligibles en termes de dépenses :

- **Les coûts d'investissement :**
  - ❑ Travaux d'infrastructures dont création d'aménagements cyclables, de stationnements vélo, etc. ;
  - ❑ Matériel roulant tels que l'achat de petits véhicules électriques ou à très faibles émissions : navettes, véhicules pour l'autopartage, vélos (y compris à assistance au pédalage), véhicules intermédiaires<sup>6</sup> et véhicules utilitaires légers. Le soutien à l'achat de véhicules / engins est plafonné à 100 000 € HT par porteur de projet.
- Pour aider à l'amorçage du service, **les frais de fonctionnement du service de mobilité** (équivalent à un an de fonctionnement maximum, y compris quand le service est assuré en régie) ;
- Les **frais d'études** et de maîtrise d'ouvrage (dont les acquisitions foncières) s'ils sont externes, directement liés au projet et postérieurs à la date de dépôt du dossier.

Les **aménagement cyclables doivent respecter les recommandations du Cerema présentées dans le guide « rendre sa voirie cyclable »<sup>7</sup>**, sauf dérogations ponctuelles et dûment justifiées. Ces recommandations portent notamment sur les types d'aménagements à privilégier et leur dimensionnement, selon les trafics et vitesses des véhicules motorisés et les flux vélos attendus. Une attention particulière sera portée à la sécurisation des carrefours et des connexions entre

<sup>5</sup> Les communautés de communes sont compétentes pour l'organisation de service de location de bicyclettes, indépendamment de leur compétence d'autorité organisatrice des mobilités (cf. article L. 5214-16-2 du code général des collectivités territoriales).

<sup>6</sup> Un véhicule intermédiaire est un véhicule de catégorie L (véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur) définis par l'article R. 311-1 du code de la route.

<sup>7</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>



tronçons de nature différente. Le porteur de projet pourra bénéficier d'un appui des services déconcentrés de l'État pour l'amélioration technique de son projet.

Afin d'être éligibles, **les projets devront être suffisamment matures**. Cette opérationnalité du projet doit permettre un engagement du projet d'ici fin 2026 et une durée de réalisation de 3 ans maximum.

Le porteur de projet pourra bénéficier d'un appui des cellules régionales France Mobilités et des opérateurs nationaux (ANCT et CEREMA).

L'exécution du projet (ou, le cas échéant, des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention) ne peut commencer avant que le dossier de demande ne soit déposé sur la plateforme Démarches numériques. Le commencement d'exécution est réputé constitué par le premier acte juridique passé pour la réalisation du projet. L'accusé de réception reçu suite au dépôt de la demande permet de commencer les travaux concernés, sans préjuger toutefois de l'obtention d'une éventuelle subvention.

## 2.3. Hiérarchisation et sélection des projets

### Hiérarchisation des projets

Les dossiers éligibles **pourront** être instruits en donnant la priorité aux :

- Projets présentant une forte ambition en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Projets visant les populations en précarité de mobilité<sup>8</sup> ;
- Demandes portant sur l'élaboration d'une stratégie mobilité ;
- Projets s'inscrivant dans une stratégie de mobilité à l'échelle intercommunale (plan de mobilité), le cas échéant en cohérence avec les documents de planification locale (plans climat-air-énergie territoriaux, COP régionales, contrats pour la réussite de la transition écologique, plan ou schéma vélo ou modes actifs) ;
- Projets permettant une desserte de pôles générateurs de flux (établissements scolaires, zones d'activités...) ou le rabattement vers les gares et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- Pour les projets d'aménagements cyclables, la priorité est donnée aux infrastructures sécurisées (pistes cyclables ou voies vertes).

### Instruction

Le préfet de région, après consultation du préfet de département, procédera à la sélection des projets lauréats et à la détermination du montant de la subvention attribuée, après instruction par les services déconcentrés de l'État en région chargés de la mobilité (DREAL et/ou DDT(M)), et éventuellement l'appui du Cerema et de l'ANCT au sein de la cellule régionale France Mobilités.

---

<sup>8</sup> Les populations en précarité de mobilité sont celles vivant dans une situation d'insécurité liée à leur mobilité qui peut être due à plusieurs facteurs : les coûts des carburants, le vieillissement des véhicules, l'allongement des distances à parcourir, ou encore le manque d'alternatives à la voiture individuelle. Pour aller plus loin : <https://www.caissedesdepots.fr/eclairage/blog/articles/quels-enjeux-face-la-precarite-mobilite-en-zones-periurbaines>



Un avis national sera rendu sur les projets d'aménagements cyclables demandant une subvention de plus de 1 million d'euros.

### Détermination du montant de la subvention attribuée

Le montant de financement (des projets éligibles et retenus) est déterminé pour chaque opération en respectant des modalités de subventions précisées au point 3 et en tenant compte :

- De la qualité technique du projet et de son caractère structurant ;
- De l'ambition écologique du projet ;
- De la capacité contributive du porteur de projet ;
- Des contraintes opérationnelles du projet ;
- De l'exemplarité du projet.

Le taux de financement des projets éligibles et retenus par le biais du Fonds vert **peut atteindre 50 % maximum de l'assiette éligible hors taxe**, le reste du financement devant être apporté par le porteur de projet ou d'autres partenaires.

## 2.4. Articulations avec les autres dispositifs liés

Le préfet de région veillera à orienter le porteur de projet dans le cas où le projet peut bénéficier d'un autre dispositif de soutien plus pertinent porté par l'État et ses opérateurs ou via les CEE.

Les 27 intercommunalités lauréates de l'« appel à territoires cyclables »<sup>9</sup>, ainsi que communes en faisant partie, ne sont pas éligibles pour des projets d'aménagements cyclables.

Les porteurs de projet pourront, le cas échéant, mobiliser les capacités d'intervention de la Banque des territoires sous forme de financements d'ingénierie territoriale (pour accompagner le montage et la structuration des projets) ou d'offres de prêts sur fonds d'épargne (pour renforcer l'effet levier du fonds vert en faveur d'investissements à impacts).

## 3. MODALITÉS DE CANDIDATURE ET DE CONTRACTUALISATION

### 3.1. Composition et modalités de dépôt des dossiers de candidature

Tous les dossiers de candidature doivent être déposés sur la plateforme unique de dépôt Démarche numérique, accessible depuis la plateforme Aides-territoires :

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/developper-les-mobilites-durables-en-territoires-ruraux-et-moyennement-denses/>

Un échange préalable avec les services de l'État avant le dépôt de la demande en ligne est recommandé afin de s'assurer que le Fonds vert est l'outil adapté au soutien du projet concerné,

---

<sup>9</sup> 27 collectivités lauréates sont recensées sur le site : <https://www.francemobilites.fr/cartographie-laureats#toc-3-les-laureats-de-l-appel-a-territoires-cyclables-2023>



au regard des autres aides financières « de droit commun » proposées par l'État et par les opérateurs (pour l'ingénierie comme pour la partie investissement).

La demande de subvention du Fonds vert se fait au moyen du formulaire qui doit être rempli en ligne et complété par des documents listés dans le formulaire. En particulier, la demande doit être impérativement constituée notamment des éléments suivants :

- Une **note de présentation du projet** détaillant, le cas échéant, selon quelles modalités le projet présenté permet de participer au déploiement de solutions de mobilités durables (réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, etc.) et d'améliorer la mobilité quotidienne des habitants ; par ailleurs, cette note doit détailler si le projet s'inscrit dans un système de mobilité dans une logique de maillage du territoire (rabattement vers les transports collectifs régionaux) et comment le projet est porté dans une approche intercommunale (impactant plusieurs communes) ou de mutualisation, en précisant le calendrier prévisionnel de réalisation ;
- Pour les projets d'aménagements cyclables : un diagnostic illustré du contexte cyclable, un carnet de plans de l'aménagement prévu, présentant en détail le respect des recommandations du Cerema et la justification des dérogations sollicitées ;
- Lorsque le projet est sollicité dans le cadre d'un co-portage, un accord de principe de la collectivité éligible co-porteuse du projet ;
- Le **plan de financement prévisionnel** précisant le montant de subvention demandé au titre du fonds vert et, le cas échéant, les autres subventions publiques demandées et/ou obtenues ;
- Le relevé d'identité bancaire (**RIB**) du porteur de projet.

À la demande des services instructeurs, des compléments pourront être demandés durant toute la phase d'instruction du dossier.

La notification de subvention ou la décision de rejet sera communiquée aux porteurs de projet.

### 3.2. Conditions d'attribution de la subvention

Pour information, il est attendu un effet de levier de 1 pour 4 au niveau de l'ensemble du fonds vert, ce qui correspond à un taux de subvention moyen national de 25 %.

Les cumuls avec les autres financements de l'Etat sont exclus autant que possible.

Tout bénéficiaire de la subvention doit assurer une participation financière minimale à ce projet, sauf exception. Lorsque le bénéficiaire est une collectivité ou un groupement de collectivités et maître d'ouvrage, il doit assurer une participation minimale de 20 % du montant total des financements apportés par les personnes publiques à ce sujet dans les conditions et cas dérogatoires prévus au III de l'article L. 1111-10 du code général des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont soumises au décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat à des projets d'investissement. L'acte attributif de subvention est établi conformément aux dispositions dudit décret.

Toute subvention au titre du fonds vert ne peut être versée que sur justification de la réalisation des postes de dépenses de l'opération ciblés par la subvention. Toutefois, une avance peut être versée lors du commencement d'exécution du projet (sans excéder 15 % du montant prévisionnel de la subvention) et des acomptes peuvent ensuite être versés au fur et à mesure de l'avancement du projet sans excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.



Le solde de la subvention sera versé sur présentation de factures et d'un bilan d'exécution actualisé.

Les règles propres à chaque fonds européen s'appliquent. **Concernant le régime européen des aides d'Etat**, toute entité qui répond à la définition d'une entreprise au sens du droit de l'Union européenne est soumise à la réglementation européenne en matière d'aides d'État. Une entreprise est entendue comme « *toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement* » et la notion d'activité économique est définie comme « *toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné* ». Les services de l'Etat vérifieront le respect des règles applicables, en particulier la compatibilité du soutien financier du Fonds avec les règles applicables aux seuils des minimis<sup>10</sup>.

### 3.3. Modalités de contractualisation

Autant que possible, les projets retenus feront l'objet d'une valorisation au titre des CRTE.

Dans tous les cas, l'attribution de la subvention donne obligatoirement lieu à la signature d'une convention financière ou d'une décision attributive de subvention. Cette convention/décision pourra préciser en particulier :

- L'identification du ou des bénéficiaires ;
- La désignation du projet, les dépenses subventionnées par le fonds vert et son calendrier de réalisation ;
- Le montant de la subvention et son échéancier de versement ;
- Les obligations de rendre compte du porteur de projet ;
- Les règles de communication s'agissant d'une aide « Fonds vert » et le cas échéant d'un projet France Ruralités ;
- Les modalités de remboursement en cas de non réalisation du projet ou de non-respect des engagements pris.

### 3.4. Engagements réciproques

Les documents et toute information appartenant au bénéficiaire et communiqués dans les dossiers sur quelque support que ce soit ainsi que tout élément obtenu en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

La description du projet et sa localisation, saisies dans la demande en ligne, pourront être utilisées à des fins de communication ou de bilan dans le cadre du fonds vert ainsi que du plan France Ruralités.

La collectivité ou le groupement de collectivités qui bénéficie d'une subvention du fonds vert doit publier son plan de financement et l'afficher de manière permanente pendant la réalisation de l'opération et à son issue, en veillant à ce que la participation de l'Etat soit signalée de manière visible. La collectivité bénéficiaire du financement transmet un bilan d'avancement annuel de l'action, et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées.

---

<sup>10</sup> Retrouvez plus d'information sur le régime des aides de minimis sur : <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/aides-d-etat/aides-minimis>



La liste complète des projets subventionnés par le fonds vert sera publiée en début d'exercice suivant au niveau national et sur les sites internet officiels de l'Etat dans la région ou le département.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre du fonds vert vaut acceptation par le porteur de projet :

- de participer aux réunions d'animation, de capitalisation, d'évaluation et de valorisation que pourraient organiser le ministère chargé de l'écologie, le ministère chargé de l'aménagement du territoire ou les services déconcentrés de l'Etat, ainsi que les cellules régionales France Mobilités ;
- d'être référencé sur la plateforme France Mobilités<sup>11</sup> et son observatoire des politiques locales de mobilités<sup>12</sup> ;
- de convier les services de l'État et ses opérateurs territorialement compétents à participer à la structure de pilotage du projet mise en place, le cas échéant, notamment dans le but d'évaluer l'impact écologique du projet ;
- de transmettre au préfet un bilan d'avancement semestriel de l'action et un récapitulatif des actions menées et des impacts des aides allouées ;
- de mentionner la participation de l'Etat au projet dans toute communication, sur le projet, réalisée par le maître d'ouvrage ou avec son concours ;
- d'indiquer sur les panneaux apposés sur le lieu du projet, s'il se prête à un tel affichage, la participation de l'Etat au projet.

Pour les projets concernés, la contractualisation et la consommation de ces enveloppes seront suivies dans le cadre du Plan France Ruralités.

---

<sup>11</sup> <https://www.francemobilites.fr/plateforme>

<sup>12</sup> <https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite>



## LE FONDS VERT

Fonds d'accélération  
de la transition  
écologique dans  
les territoires



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**FRANCE  
NATION  
VERTE** 

Agir • Mobiliser • Accélérer