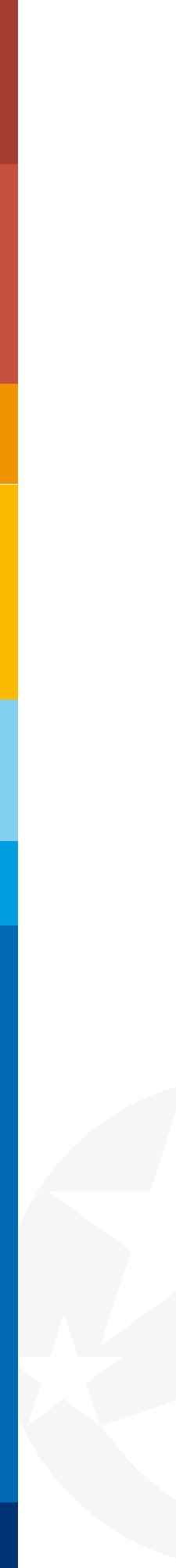


Axe 5 : Développer les modes de transports alternatifs à la route pour les particuliers et les activités économiques

Domaine 5-1:

Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route.





Préambule

L'emploi, l'égalité entre les femmes et les hommes, le caractère innovant des projets, le développement des technologies de l'information et de la communication, ainsi que la prise en compte de l'environnement et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, sont des priorités transversales inscrites dans le PO FEDER et qui doivent en guider la mise en œuvre.

C'est pourquoi les partenaires du programme ont pour volonté d'intégrer l'ensemble de ces priorités :

- ... en amont, lors de la conception du projet par le porteur de projet et lors de son instruction par les services compétents ;
- ... pendant la réalisation du projet, lors de son suivi.

A cet effet, le dossier de demande de subvention comprend un questionnaire auquel devront répondre les porteurs de projets et qui permettra à ces derniers de s'interroger sur ces priorités afin de les intégrer, et aux services instructeur d'en apprécier la prise en compte effective.

Parmi ces priorités, la prise en compte de l'environnement et de l'égalité des chances entre femmes et hommes bénéficie, dans les politiques et programmes européens et nationaux, d'une attention particulière.

Prise en compte de l'environnement

La commission européenne impose en effet que les fonds qu'elle met à disposition des Etats et des Régions soient utiles à la protection de l'environnement. La priorité transversale environnement dans les PO FEDER relève d'engagements forts de la Commission européenne : Conseil européen de Göteborg, stratégie européenne du développement durable, règlement du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur les Fonds européens stipule :

- ... dans son article 3 : « L'action au titre des Fonds intègre, aux niveaux national et régional, les priorités de la Communauté en faveur du Développement Durable (DD) en renforçant la croissance, la compétitivité, l'emploi, et l'inclusion sociale, ainsi qu'en protégeant la qualité de l'environnement ».
- ... dans son article 17 : « les objectifs des Fonds sont poursuivis dans le cadre du développement durable et de la promotion, par la Communauté, de l'objectif de protéger et d'améliorer l'environnement, conformément à l'article 6 du traité instituant la Communauté européenne ».

De plus, dans le chapitre évaluation du règlement portant dispositions générales sur le FEDER, l'article 47 précise que « les évaluations doivent viser à améliorer la qualité, l'efficacité, la cohérence des fonds, et la mise en œuvre des programmes opérationnels **compte tenu de l'objectif de développement durable et des dispositions législatives communautaires pertinentes en matière d'impact environnemental et d'évaluation environnementale stratégique** ». La directive du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement s'applique, de fait, aux programmes opérationnels préparés par les Etats membres au titre des Fonds structurels et de cohésion.

Le respect de la priorité transversale environnement passe donc par un dispositif concret d'intégration à tous les stades grâce à l'application de critères environnementaux définis en fonction des enjeux régionaux et des orientations du programme et qui permettront d'éviter que des incidences négatives n'apparaissent.

On distinguera ainsi différents concepts susceptibles de se combiner :

Critères d'éligibilité	« seuls sont instruits les projets qui respectent les critères suivants... »
Critères de priorisation	« seront financés en priorité les projets présentant telle ou telle caractéristique... »
Eco-bonus	« les projets répondant aux critères XX bénéficieront d'un taux d'aide plafond ou d'un montant de subvention forfaitaire complémentaire... »
Eco-Conditionnalité dans la réalisation	« si les engagements environnementaux annoncés du projet et/ou les contraintes environnementales imposées par le financeur ne sont pas respectées dans la mise en oeuvre, le Maître d'Ouvrage est susceptible de rendre tout ou partie de la subvention... »

Prise en compte de l'égalité des chances entre les femmes et les hommes

La stratégie de Lisbonne et les politiques nationales ont également retenu l'objectif d'égalité entre les femmes et les hommes, de façon intégrée et spécifique.

Compte tenu des priorités communautaires énoncées dans la « Feuille de route pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2006-2010 » (Commission Européenne du 1er mars 2006), l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont choisi d'axer le PO FEDER sur les deux priorités politiques suivantes en matière d'amélioration de l'égalité entre les hommes et les femmes :

- ...❖ **Priorité 1 : L'amélioration du pouvoir décisionnel et de la participation des femmes à l'économie, à l'innovation et à la vie du territoire.**
- ...❖ **Priorité 2 : L'amélioration de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle.**

Afin de rendre opérationnelle cette volonté d'intégration de l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, **tout porteur de projet devra s'interroger sur ces questions dans la conception de son projet**, ce qui permettra, le cas échéant, sa modification dans une perspective plus égalitaire.

Dans cet esprit et parce que l'approche intégrée de l'égalité représente un changement culturel important, un dispositif opérationnel a été mis en place avec 2 objectifs :

- ...❖ **Un objectif culturel** : permettre à chaque porteur de s'interroger sur sa propre prise en compte de l'égalité hommes femmes dans son projet. Pour cela, chaque porteur devra remplir une grille d'autoévaluation avec la possibilité de solliciter l'assistance d'un animateur « égalité hommes femmes ». C'est à partir de cette grille que l'instructeur pourra juger le projet, soit neutre, soit positif, soit exemplaire.
- ...❖ **Un objectif de développement de projets positifs** et mesurables en matière d'égalité entre les hommes et les femmes : une fiche d'engagement est disponible à cet effet. **Ces projets positifs bénéficieront d'une avance exceptionnelle dès notification de la convention, correspondant au plus à 25 % du montant de la subvention FEDER.**

L'enjeu de cette approche est de créer les conditions du changement, par la systématisation d'une démarche au terme de laquelle la plupart des acteurs du développement de cette région et quel que soit leur domaine d'intervention, auront fait l'effort de s'interroger sur ces questions et exploré les possibilités d'évolution de leurs projets en tenant compte des priorités environnementales, égalitaires et économiques.

Ce faisant, l'État et la Région dessinent les conditions durables d'une dynamique de prise en compte du développement durable dans la conception et le pilotage des politiques publiques.

Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

L'approche intégrée d'égalité hommes-femmes ainsi que les concepts de critères d'éligibilité, de priorisation, d'éco-bonus et d'éco-conditionnalité dans la réalisation sont explicités dans le préambule.

Description du domaine

La stratégie de Lisbonne, qui vise à assurer le développement économique, social et environnemental de l'Union Européenne, s'inscrit pleinement dans le champ du développement durable.

Rapportée au secteur des transports, une politique de mobilité durable consiste à promouvoir en priorité les modes collectifs, moins consommateurs d'espace, d'énergie fossile et moins émetteurs de gaz à effet de serre que les modes individuels.

Le milieu urbain, avec son urbanisation dense et ses flux de déplacements importants, est particulièrement propice à la mise en place de solutions alternatives à l'automobile traditionnelle : transports collectifs, véhicules propres.

Le domaine 5.1 a pour objectif de soutenir ces deux modes.

Type d'actions soutenues/priorisation

Les champs d'intervention du domaine 5.1 qui permettent de favoriser l'usage des transports collectifs urbains sont les suivants :

- ...⇒ les pôles d'échanges,
- ...⇒ les technologies de l'information et de la communication dans les transports,
- ...⇒ les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuels.

Une quatrième action concerne les véhicules à énergie propres.

• Réalisation de pôles d'échanges

Les pôles d'échanges sont un lieu de connexion entre différents modes de transports. Dans l'acception usuelle, retenue ici, ils sont desservis principalement par les transports collectifs de voyageurs (ex. principales gares et stations de métros). La mise en correspondance des modes permet d'augmenter l'étendue des dessertes possibles par « effet réseau ».

Dans les pôles bien aménagés, les cheminements, le confort et l'offre de services permettent d'y minimiser les effets négatifs de la rupture de charge entre modes, qui n'existe pas pour un trajet complet en voiture. L'accessibilité et le stationnement y font l'objet d'une attention soignée. Cela permet au final de rehausser l'attrait des transports collectifs.

L'action du PO sur les pôles d'échanges vise à subventionner la réalisation de nouveaux pôles dans la région.

• Déploiement des TIC dans les transports

L'essor des TIC dans la société est source de productivité et de nouveaux services. Le secteur des transports est concerné, aussi bien le domaine de l'exploitation que de l'interface client. L'intervention du PO cible le second domaine dans l'optique de faciliter l'usage des transports collectifs en aidant :

- ...⇒ la billettique interopérable entre réseaux (transports collectifs urbains et interurbains, parcs relais, véhicules en libre partage) ;
- ...⇒ la diffusion de l'information (centrale de mobilité, informations de circulation relatives aux transports collectifs).

Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

Ces deux premières actions accroissent l'interconnexion des différents réseaux, physique et informationnelle, et promeuvent ainsi une meilleure intermodalité.

- **Promotion des modes alternatifs à la voiture**

Il s'agit de promouvoir des actions concrètes provenant d'acteurs locaux en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle : plans de mobilité, covoiturage, politique et action en faveur du vélo, transports à la demande, autopartage, actions expérimentales.

- **Promotion des véhicules propres**

Les transports sont un vecteur important de pollution atmosphérique et d'émission de gaz à effet de serre. De nouvelles technologies liées au mode de propulsion doivent permettre de minimiser ces effets. Il s'agit donc d'encourager leur essor, en aidant à l'acquisition de véhicules propres et des matériels associés.

Maquette financière

Pour l'ensemble du domaine 5.1 :

FEDER :	8 000 000 €
Contreparties publiques nationales :	50 000 000 €
Financement privé :	2 000 000 €
Montant total :	60 000 000 €

Les crédits FEDER de la mesure sont ventilés par action :

Pôles d'échanges :	5 000 000 €
Outils TIC :	1 000 000 €
Transports alternatifs :	1 000 000 €
Transports énergie propre :	1 000 000 €
Total FEDER :	8 000 000 €



Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

Taux d'intervention (FEDER, aides publiques) / éco-bonus

Pôles d'échanges	coût du pôle de 1 M € à 5 M € : maximum 150 000 euros de FEDER coût du pôle supérieur à 5 M € jusqu'à 15 M € : 350 000 euros coût du pôle supérieur à 15 M € : 1 000 000 euros
Outils TIC liés aux transports	- billettique : maximum 100 000 euros par système et 100 euros par terminal (plafonné par le coût effectif pour le gestionnaire, déduites l'ensemble des autres aides publiques) - information : maximum 50 000 euros par système, 30 000 euros par centrale de mobilité, 250 euros par panneau (même plafond que précédemment)
Modes alternatifs à la voiture	- plans de mobilité : étude externalisée 3 000 euros (même plafond que précédemment) - covoiturage : études 5 000 euros, équipements 8 000 euros (idem) - vélo : idem - transport à la demande : idem - autopartage : idem - opérations expérimentales : 20 % du coût par opération, plafonné à 80 000 euros
Transports à énergie propre	Montant forfaitaire par type de véhicule, pour l'année 2008 (révision annuelle) : - cyclomoteur électrique : 300 euros - voiture électrique (avec permis) : 1 500 euros - utilitaire électrique : 2 000 euros - camion électrique* : 8 000 euros - bus électrique moins de 30 places : 5 000 euros - bus électrique plus de 30 places : 10 000 euros - bus GNV moins de 23 places : 1 000 euros - bus GNV plus de 23 places : 5 000 euros - benne à ordures ménagères GNV, biogaz, électrique ou bi-modes : 3 500 euros

(*) s'insérant dans le programme de livraisons de marchandises en ville (cf. mesure III.14.3 du CPER), piloté par l'Ademe et le Conseil Régional

Dépenses éligibles

Pôles d'échanges	en phase travaux, les investissements liés aux équipements urbains, hors infrastructures et matériels de transport ; ex. : bâtiment voyageurs, abords de la gare, stationnement, quais, passerelles... le montant éligible est obtenu en déduisant les recettes (loyers) supplémentaires actualisées sur la durée de vie de l'investissement liées aux commerces
Outils TIC liés aux transports	- billettique : achat terminaux en station, achat d'un système d'exploitation billettique - information : équipement d'un système d'information central, création d'une centrale de mobilité, achat de panneaux d'information
Modes alternatifs à la voiture	- plan de mobilité : études - covoiturage : études, dépenses d'équipement (matériels, logiciels) - vélo : études d'élaboration de politique cyclable, investissements sur le stationnement et stations de location et de prêt - transports à la demande : études, équipements hors matériel roulant (ex. logiciels) - autopartage : études, équipements hors matériel roulant - opérations expérimentales : études, réalisation, évaluation
Transports à énergie propre	achat de véhicules neufs agréés fonctionnant à une énergie alternative (cf. liste dans § «taux d'intervention»)

Critères de d'éligibilité et sélection

La réponse du porteur de projet au questionnaire portant sur la prise en compte des priorités transversales est obligatoire pour l'instruction du dossier. Ce questionnaire figure dans le dossier de demande de subvention

L'objectif de ce questionnaire est en premier lieu de sensibiliser les porteurs de projet à ces priorités et ensuite, de vérifier leur prise en compte effective lors de l'élaboration des projets.

❖ par rapport au domaine

Pôles d'échanges	nouveaux pôles, desservies par au moins deux modes de transport collectif (parmi bus, car, TCSP) plus le mode ferroviaire, prise en compte de l'accessibilité des PMR ; chef de file unique pour la gestion du dossier (un des maîtres d'ouvrage est mandaté par l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés) ; coût du projet égal ou supérieur à 1 million d'euros
Outils TIC liés aux transports	- billettique : format carte à puce, compatible à terme avec les autres systèmes mis en place par les différentes autorités organisatrices - information : outils liés directement aux transports (ex. : bornes Internet exclus) ; centrale de mobilité à l'échelle départementale
Modes alternatifs à la voiture	- plan de mobilités : seulement les plans volontaires (plans obligatoires exclus) - opérations expérimentales : expertise préalable par l'autorité de gestion du caractère innovant et intéressant de l'opération
Transports à énergie propre	(offre non ouverte aux particuliers)

❖ en matière d'environnement (éco-conditionnalité)

Le projet, quelle que soit sa nature, doit justifier dans son objet et dans sa réalisation (cf. questionnaire) :

- 1- qu'il prend en compte, a minima, 3 des 8 thématiques suivantes, au-delà de la réglementation :
 - ❖ Réduction des consommations d'énergie
 - ❖ Réduction des déchets
 - ❖ Réduction des consommations d'eau
 - ❖ Gestion préventive des pollutions (air, eau, sols)
 - ❖ Amélioration de la biodiversité, de la faune, de la flore
 - ❖ Économie des espaces, non consommation de milieux naturels, qualification des paysages
 - ❖ Limitation du bruit
 - ❖ Réduction des transports (personnes ou marchandises)
- 2- qu'il respecte la réglementation environnementale
- 3- qu'il intègre des critères environnementaux et sociaux dans les achats et marchés qui en découleront.
- 4- De par les objectifs de favoriser le report modal depuis les modes individuels vers les modes collectifs et d'aider à la diffusion des modes propres, la mesure apparaît bénéfique pour l'environnement. Afin d'améliorer encore les projets sur ce plan, des obligations environnementales supplémentaires sont imposées. Ainsi, selon la nature de l'action financée, le maître d'ouvrage devra, dans la mise en œuvre de son opération, respecter les conditions environnementales suivantes :
 - ❖ Etudes — Manifestations — Communication — Formation (cf. plans de mobilité, covoiturage, vélo, transports à la demande, auto-partage, expérimentations)

3 préoccupations sur 5 doivent être mises en œuvre dans la réalisation de l'action financée :

 - Réduction de la consommation de papier (label recyclé, papier éco-certifié + recto verso)
 - Label écologique européen pour les impressions
 - 50 % des produits alimentaires labellisés biologiques
 - Dématérialisation significative

- Limitation des transports (visio, TC, covoiturage...)

... Investissements

- Bâtiments neufs :
 - de moins de 500 m² : diminuer les consommations d'énergie (pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire, l'éclairage et la ventilation, et le rafraîchissement), a minima, de 20 % par rapport aux consommations réglementaires (RT 2005) ; et améliorer la performance de l'enveloppe pour atteindre un coefficient de déperdition du bâti, a minima, inférieur de 20 % aux valeurs réglementaires sans préjudice pour le confort d'été.
 - entre 500 et 5 000 m² : s'engager dans une démarche de qualité environnementale de projet dans le cadre de la Charte pour la Qualité Environnementale des opérations de construction et de réhabilitation en régions méditerranéennes (CoDéBâQuE).
 - de plus de 5 000 m² : au delà d'une démarche de qualité environnementale de projet s'engager dans une démarche de certification ou label (la marque « NF Bâtiments tertiaires — Démarche HQE® » délivrée par CERTIVEA, des labels « HPE », « THPE » et « Basse consommation »).
- Bâtiments rénovés : réaliser un audit énergétique systématique préalable et suite à l'audit énergétique :
 - si l'opération rentre dans le cadre de la RT 2005 (Réglementation Thermique), il pourra être demandé aux porteurs de projet une amélioration de la performance de l'enveloppe pour atteindre un coefficient de déperdition du bâti, a minima, inférieur de 20 % aux valeurs réglementaires sans préjudice pour le confort d'été.
 - si l'opération ne rentre pas dans le cadre de la RT 2005 (Réglementation Thermique), il pourra être demandé aux porteurs de projet d'atteindre, a minima, la catégorie C du DPE (Diagnostic de Performance Energétique).
- Urbanisme et aménagement : projet > 500K€ : Analyse Environnementale de l'urbanisme préalable et/ou Système de Management Environnemental de conduite du programme d'aménagement respectant la Charte pour la Qualité Environnementale en régions méditerranéennes (CoDéBâQuE) Pour les pôles d'échanges, un Système de Management Environnemental (SME) de conduite du programme d'aménagements ou équivalent respectant la Charte pour la Qualité Environnementale en régions méditerranéennes (CoDéBâQuE) devra être mis en place.
- Matériel Informatique : Ecrans plats moins consommateurs, système de coupure manuelle ou automatique des veilles, imprimantes recto verso
- Mobilier : Label environnement pour les achats de mobilier

... Etudes préalables à des investissements, infrastructures ou programmes

justifier de l'acceptabilité environnementale du projet au travers des démarches suivantes (choisir la mieux adaptée au projet) :

- Etude d'impact
- Bilan Carbone prospectif (comparaison de scénarii)
- Evaluation stratégique environnementale
- Programmation de mesures compensatoires explicitement justifiées
- Diagnostic effet de serre
- Audit énergétique
- Analyse environnementale de l'urbanisme (AEU)

... Fonctionnement (lié à un projet)

Les projets étant très différents, il est difficile d'inciter chaque MO sur les mêmes bases. Par contre, tous les MO sont tenus, pour tout projet recevant une subvention publique supérieure à 200 K€ de mettre en place, soit sur le projet, soit pour la structure elle-même, un dispositif d'amélioration continue (au choix, plan d'action éco-responsable volontaire, Agenda 21, SME, certification iso 14001, Plan Prévention Atmosphère).

Pour les projets recevant plus de 500 K€ de subvention publique, les MO sont tenus de mettre en place un dispositif d'amélioration formalisé (objectifs, moyens, actions, budgets, évaluation régulière) : agenda 21 ou SME formalisé ou une certification ISO 14001. Le MO peut faire appel à une AMO externe (finançable par ailleurs ou intégrable au coût du projet).

Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

Les MO (comptant plus de 50 salariés) mettent en place des PDE pour leur propre organisation.

La compatibilité avec le système de billetterie régional doit être vérifiée ainsi que le respect de la réglementation européenne, notamment par la mise en œuvre des outils recommandés par l'UE et spécialement le logiciel HAFAS.

Une information — sensibilisation sur les thèmes environnementaux des clients finaux est obligatoirement organisée.

Contribution aux priorités de Lisbonne (earmarking)

- 1. (25) Transports urbains
- 2. (26) Transports multimodaux
- 3. (52) Promotion des transports publics propres

Contribution aux priorités de Göteborg

- ...✚ Lutter contre le changement climatique
- ...✚ Assurer des transports écologiquement viables

Bénéficiaires

Pôles d'échanges	Collectivités territoriales, organismes publics
Outils TIC liés aux transports	Collectivités territoriales, organismes publics
Modes alternatifs à la voiture	Collectivités territoriales, associations, entreprises, organismes publics
Transports à énergie propre	Collectivités territoriales, associations, entreprises, organismes publics

Territoires visés (si besoin)

Ligne de partage avec autres fonds (FSE, FEADER)



Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

Indicateurs de réalisation, de résultat et d'impact

	Nom	unité	Définition	Mode de calcul	Source	Valeur de référence (DOCUP 2000-2006)	Etat 0		
Réalisation	Nombre de projets dans le secteur des transports (CE 13)	Projet			Présage				
		pôle			présage				
	Nombre de pôles d'échanges créés (PO) [à paramétrer]	projet			Présage				
	Nombre de projets TIC aidés (ajout au PO le 27.11.08)	projet	Indicateur clé de comptage au sens du guide DIACT	Automatique depuis les rubriques 16 à 32 1 dossier = 1 projet	Présage		0	0	5 (pour la
		projet			Présage		-	-	
	Nombre de projets alternatifs à la voiture aidés (ajout au PO le 27.11.08)	véhicule			Porteur de projet				
	Nombre de véhicules propres achetés (ajout au PO le 27.11.08)								
Résultat	Nombre de dessertes en TC nouvelles au pôle d'échange créées (modification du PO le 27.11.2008) [à paramétrer]	ligne			Porteur de projet				
		place	Stationnement voiture uniquement (billet unique TER + TCU)		Porteur de projet		0	-	-
	Places de parc relais nouvelles au pôle crée [à paramétrer]	nombre	où possibilité de billet unique entre deux réseaux		Porteur de projet		0	-	-
	Nombre de pôles avec billettique TC intégrée (PO) [à paramétrer]						-	-	-

E



Promouvoir des transports urbains et périurbains propres et des modes de déplacement alternatifs à la route

Mesure(s) du CPER concernée(s)

- ... I.6.2 Création de pôles d'échanges
- ... III.14.2 Développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- ... III.14.4 Promotion des carburants véhicules propres

Référence aux régimes cadres notifiés

- sans objet -

Modalité de candidature

Dépôt(s) de(s) dossier(s) au fil de l'eau

Service de référence (lieu de dépôt et service instructeur)

Guichet unique de dépôt du dossier	Préfecture de département
Service instructeur	Secrétariat technique du CPER (DRE + CR Provence-Alpes-Côte d'Azur)
Service consulté	ADEME (transport de marchandises)
Service responsable du suivi et de l'exécution	DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur

