

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

Domaine 5-2:

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve





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.

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

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

Cette mesure vise à soutenir des actions qui permettent un report modal du fret de la route vers les modes fluviaux ou ferroviaires : aides à la mise en place et/ou à l'exploitation de l'intermodalité fret, études dans le même domaine.
Elle s'inscrit dans une politique de développement durable : réduction des émissions gaz à effet de serre et des pollutions atmosphérique, maîtrise de l'énergie, décongestion du réseau routier, performance de la chaîne logistique régionale.

Type d'actions soutenues /priorisation

- ...✚ Développement de plates-formes multimodales
- ...✚ Études de marché pour renforcer la position logistique de la région : développement de nouveaux services ferroviaires ou fluviaux rattachés ou non aux RTE-T, implantation de nouveaux terminaux (cale de halage, ports fluviaux de la basse vallée du Rhône, plates-formes logistiques, terminal de feroutage)
- ...✚ Soutien au transport intermodal de marchandises et aux techniques de report modal

Les autoroutes de la mer en Méditerranée font actuellement l'objet d'études précises concernant leurs rentabilités potentielles. Elles pourront bénéficier d'aides au démarrage dans le cas de nouvelles lignes d'autoroutes maritimes viables qui ne seraient pas concurrentes avec les lignes existantes.

Maquette financière

FEDER :	5 000 000 €
Contreparties publiques nationales :	5 000 000 €
Privés :	10 000 000 €
Montant total :	20 000 000 €

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

FEDER : taux maximum de 25 %, avec plafond à 20 000 euros pour les études, 200 000 euros pour les chantiers de report modal, 1 000 000 euros pour les autoroutes de la mer

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

Dépenses éligibles

Études de projet et travaux de chantiers de report modal : terminaux de transport combiné, terminaux d'autoroutes ferroviaires, sites de transfert route & fleuve et rail & fleuve, raccordement ferroviaire ou fluvial de plateformes logistiques

Études de nouveaux services ferroviaires, de nouveaux terminaux logistiques en zone urbaine

Aide au démarrage à l'exploitation des autoroutes de la mer

Critères d'éligibilité et de 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

Chantiers de report modal	reports modal de fret route > rail et/ou route > fluvial
Études de nouveaux services et nouveaux terminaux	-
Autoroutes de la mer	lignes nouvelles, sans concurrence avec des lignes existantes

❖ En matière d'environnement (écoconditionnalité)

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- 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 :

❖ **Études — Manifestations — Communication — Formation (cf. études de projet de chantier de report modal, études de nouveaux services ferroviaires et de nouveaux terminaux logistiques)**

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

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

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 (cf. chantiers de report modal) : Analyse Environnementale de l'urbanisme préalable et/ou Système de Management Environnemental de conduite du programme d'aménagement ou équivalent 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 (cf. études de projet de chantier de report modal, études de nouveaux services ferroviaires et de nouveaux terminaux logistiques)

Pour les études de projet, il faut justifier l'acceptabilité environnementale du projet à travers l'une 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) (cf. aide au démarrage autoroutes de la mer)

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 FEDER supérieure à 150 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) avec désignation du responsable au sein de l'entreprise.

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).

Les pistes d'amélioration sur le plan environnemental peuvent être :

- l'absence de rejets d'effluent en mer,
- l'évitement des zones Pelagos,
- l'utilisation de moteurs « propres »,
- le filtrage des fumées,
- une alimentation en courant à quai des bateaux...

Les MO comptant plus de 50 salariés mettent en place des PDE pour leur propre organisation et/ou un Plan Prévention Atmosphère.

Une information — sensibilisation des clients finaux est obligatoirement organisée.

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

Contribution aux priorités de Lisbonne (earmarking)



Contribution aux priorités de goteborg

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

Bénéficiaires

Entreprises, organismes publics, collectivités territoriales, syndicats professionnels, établissements consulaires



Territoires visés (si besoin)

Ensemble de la région

Ligne de partage avec autres fonds (FSE, FEADER)



Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

Indicateurs de réalisation, de résultat et d'impact

	Nom	unité	Définition	Mode de calcul	Source	Valeur de référence (DOCUP 2000-2006)	Etat 0	Objectif 2010	Objectif 2013
Réalisation	Nombre de projets dans le secteur des transports (CE 13)	projet	Indicateur clé de comptage au sens du guide DIACT		Presage		-	-	-
	Nombre de plateformes de transport combiné créées (PO) [à paramétrer]	Plate-forme	Transport combiné avec déf. suivante : parcours principal par rail, voie navigable ou mer, et parcours terminal par route le plus court possible, en report d'un trajet mono-routier		presage		6 (1 rail/route, 1 fleuve/route, 1 mer/route)	-	-
Résultat	Surface logistique intermodale aménagée (PO) [à paramétrer]	m2	Surface (SHOB) des entrepôts des zones logistiques multimodales en m ²	en SHOB	Porteur de projet		-	-	-
	Tonnage transitant par les plateformes multimodales nouvelles (PO) [à paramétrer]	T		Exploitant		-	-	-	
Impact	Quantité de fret substitué à la route (modification du PO le 27.11.2008)	T	Emplois logistiques de la base de données INSEE DADS	volume	Porteur de projet		33 926 en 2004		
	Quantité de PL substitués à la route (modification du PO le 27.11.2008)	PL x km		volume x distance	Porteur de projet				
	Nombre d'emplois créés dans les plateformes nouvelles (PO)	emplois		Exploitant					
	Taux de croissance des emplois liés au transport de marchandises hors routier conventionnel en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PO)	% base 2007		DRE					

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve

Mesure(s) du CPER concernée(s)

- 6.1 Intermodalité fret

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
Service responsable du suivi et de l'exécution	DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur

Renforcer le report modal du fret sur le fer et le fleuve