

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

Domaine 5-3:

**Favoriser les déplacements de voyageurs des zones
excentrées par la modernisation ou l'amélioration
des lignes ferroviaires à fort potentiel.**





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.

Favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel

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 modernisation ou l'amélioration de la capacité de lignes ferroviaires de voyageurs doivent s'inscrire dans une logique de rentabilité tant suivant les critères de report modal, que du développement durable, bilan carbone y compris, que suivant les critères économiques propres au transporteur ferroviaire. Un financement européen associé aux acteurs locaux sous l'égide de l'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs permettra le report modal, la décongestion des entrées de villes, l'interconnexion avec les autres réseaux de transports urbains, une nouvelle étape sur le chemin de la cohésion sociale et de l'égalité des chances. Un projet pourrait être facilité par les crédits européens afin d'assurer une vraie concentration des crédits sur un projet phare. Dans ce cadre, la ligne Nice-Digne est désignée.

Type d'actions soutenues / priorisation

Aides à la réalisation de travaux sur ligne ferroviaire, de sécurisation et de mise en qualité

Maquette financière

FEDER :	10 000 000 €
CPN :	20 000 000 €
Coût total :	30 000 000 €

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

Dans la limite du plafond de 10 millions d'euros pour le FEDER :

- FEDER : 33,3 %
- collectivités territoriales : 66,7 %

Dépenses éligibles

Tous travaux, études opérationnelles (avant-projet, projet)

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

Le projet d'amélioration de la partie basse de la ligne ferroviaire Nice-Digne, qui s'accorde aux critères de Lisbonne et de Göteborg, a déjà été validé dans le cadre du PO.

❖❖❖ 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 :
 - ❖❖❖ **Etudes — Manifestations — Communication — Formation**
 - 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.

Favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel

- 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 (CoDéBàQuE)
- 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)
Il sera mis en place un dispositif d'amélioration formalisé agenda 21 ou SME (objectifs, moyens, actions, budgets, évaluation régulière) ou une certification ISO 14001. Le MO peut faire appel à une AMO externe (finançable par ailleurs ou intégrable au coût du projet).

Le MO (plus de 50 salariés) met en place un PDE pour sa propre organisation.
Une information sensibilisation des clients finaux est obligatoirement organisée.
Des systèmes de Transports à la demande sont incités pour assurer l'intermodalité des derniers kilomètres à partir des gares rurales.

Contribution aux priorités de Lisbonne (earmarking)

- 4. (16) Rail

Contribution aux priorités de goteborg

Lutter contre le changement climatique
Assurer des transports écologiquement viables

Beneficiaire

Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (projet Nice — Digne)

Territoires visés (si besoin)

Territoires enclavés

Ligne de partage avec autres fonds (FSE, FEADER)

Favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel

Indicateurs de réalisation, de résultat et d'impact

	Nom	unité	Définition	Mode de calcul	Source	Service en charge du renseignement	Valeur de référence (DOCUP 2000-2006)	Etat 0	Objectif 2010	Objectif 2013
Réalisation	<p>Nombre de projets dans le secteur des transports (CE13)</p> <p>Nombre km reconstruits (C19) [rattachement local]</p> <p>Décliné en deux indicateurs nationaux (D) :</p> <p>-km de voies de chemins de fer reconstruites-modernisation</p> <p>-km de voies de chemins de fer reconstruites</p> <p>-régénération (sans modernisation)</p>	<p>projet</p> <p>km</p>	<p>Indicateur clé de comptage au sens du guide DIACT</p> <p>-Nombre de km de voies de chemins de fer ayant fait l'objet de travaux d'amélioration, aménagement, modernisation, y compris combinant régénération (régénération= remise de l'infrastructure au niveau initial) et modernisation grâce aux aides du programme (traverses, signalisation, rail, ballaste...).</p> <p>-Nombre de km de voies de chemins de fer existantes régénérées sans amélioration-modernisation. Cet indicateur est un détail de l'indicateur « km de voies de chemins de fer reconstruites-modernisation ». On isole ici des km de voies de chemins de fer modernisées et régénérées des km qui font l'objet d'une régénération simple sans amélioration (=remise de l'infrastructure au niveau initial).</p> <p>Pour les deux indicateurs : Dans le cas de doubles voies, on ne double pas le nombre de km. Le nombre de km pris en compte au niveau de l'opération concerne le linéaire profitant de la régénération et/ou modernisation (électrification, signalétique, voies...). Dans le cas d'opérations localisées sur un point (pont, tunnel) le nombre de km considéré est la longueur du pont ou du tunnel.</p>	<p>Automatique depuis les rubriques 16 à 32</p> <p>1dossier=1 projet</p> <p>Renseignement en prévisionnel et en réalisé au moment du dépôt du dossier et du solde de la subvention</p>	<p>Presage</p> <p>bénéficiaire</p>	<p>SGAR</p> <p>SGAR</p>		<p>0</p> <p>0</p>		<p>1 (Nice)</p>
Résultat	<p>Nombre de circulations de trains nouvelles par jour (PO) [à paramétrer]</p> <p>Population supplémentaire desservie par un réseau de transport urbain amélioré (CE 22) [rattachement local]</p>	<p>train</p>	<p>en jour ouvrable (c'est à dire en semaine)</p> <p>population totale des communes tout ou partie situées à moins de 500 mètres d'une gare (hors Nice)</p>	<p>A partir d'un SIG</p>	<p>CR</p> <p>DRE</p>	<p>DRE</p> <p>DRE</p>		<p>0</p> <p>0</p>	<p>0</p> <p>0</p>	<p>21 700 (RGP 99) hors Nice</p>
Impact	<p>Hausse de trafic de voyageurs (PO)</p> <p>Valeur en gain de temps en euro/an généré par des projets de construction et de reconstruction de voies de chemins de fers (CE 21)</p>		<p>moyenne jour ouvrable</p> <p>en euros 2002 actualisés en 2004</p> <p>La valeur monétarisée du temps gagné collectivement grâce à l'augmentation possible de la vitesse sur les voies ferrées créées ou aménagées grâce aux aides du programme est celle prise en compte lors des calculs de rentabilité socio-économique des infrastructures. On se réfère à l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport en date du 25 mars 2004 (en particulier son annexe 1).</p>	<p>Estimation de l'exploitant (comptages ou vente de billets)</p> <p>cf. instruction-cadre du 25 mars 04 et circulaire d'application pour le ferroviaire</p>	<p>CR Provence-Alpes-Côte d'Azur</p> <p>études d'avant projet réalisées par le MO</p>	<p>Porteur de projet</p> <p>Porteur de projet</p>		<p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel

Mesure(s) du CPER concernée(s)

- 2.2 Modernisation de la ligne Nice — Digne

Référence aux régimes cadres notifiés

-sans objet -

Modalité de candidature

Le dossier sera déposé par le Conseil Régional.

Service de Référence (lieu de dépôt et service instructeur)

Guichet unique de dépôt du dossier	Préfecture de département
Service instructeur	DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur
Service responsable du suivi et de l'exécution	DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur

Favoriser les déplacements de voyageurs des zones excentrées par la modernisation ou l'amélioration des lignes ferroviaires à fort potentiel

