

La mobilité durable n'est pas un vain mot ; c'est une réalité concrète qui constitue le cœur de la politique des transports de la France.

Parce que, en ville, les habitants ont besoin de solutions de déplacement efficaces et performantes, les territoires doivent travailler « sur-mesure » pour répondre à leurs attentes, pour mieux desservir les cœurs de ville comme les quartiers enclavés, les quartiers en souffrance, les quartiers qui se sentent abandonnés.

Parce que la lutte contre le changement climatique est une nécessité, parce qu'elle doit induire un nouveau modèle de croissance, à la fois durable et solidaire, dans la droite ligne de la transition énergétique dans laquelle la France s'est engagée avec volonté.

Le développement des transports collectifs prend toute sa place dans cette politique globale. Il donne de la liberté aux habitants des villes, il permet de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, en aidant au report modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus responsables.

L'État a vocation à accompagner les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leurs projets

de création ou de développement de transports collectifs. Cet appel à projets s'inscrit en conséquence dans la lignée des deux appels à projets qui ont été lancés en 2008 et 2010, mais, cette fois, il ouvre de bien plus larges champs aux collectivités territoriales : il s'agit de porter un regard sur l'intégration des projets de transports collectifs dans les projets urbains, afin de répondre plus globalement à des enjeux environnementaux touchant au cadre de vie et à l'accessibilité, à la qualité de l'air, à la bonne gestion des espaces et à la transition énergétique. Il s'agit de dépasser la simple logique de subvention au kilomètre de métro, de tramway ou de bus, pour adopter les solutions les plus pragmatiques – bus à haut niveau de service, tram-train, vélo, navettes fluviales – adaptées à chaque territoire, afin de donner les clés de la ville durable aux habitants.



Frédéric Cuvillier,
ministre délégué auprès
de la ministre de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche

Objectifs

L'État participera au financement de projets de création et de développement de transports collectifs, en métropole et dans les outre-mer, ainsi que de projets de mobilité durable dans l'objectif de :

* **favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants et plus économes en pétrole**, par la recherche d'une meilleure performance du réseau de transport en commun dans son ensemble (au niveau des agglomérations et/ou à une échelle plus large) et d'une plus grande complémentarité avec les autres modes de déplacement (vélo et marche) ;

* **encourager un développement durable des territoires** où les politiques de déplacement sont pensées en cohérence avec une stratégie d'aménagement globale (notamment avec la densification le long des axes de transport, l'articulation avec les politiques

d'urbanisation de nouveaux secteurs et les projets de rénovation urbaine) ;

* **améliorer la desserte et la traversée des quartiers prioritaires de la politique de la ville** ;

* **promouvoir l'accès à la mobilité** en incitant notamment à la mise en place de tarifications solidaires adaptées aux capacités contributives des voyageurs ;

* **soutenir la recherche et/ou le déploiement de solutions de mobilité durable innovantes.**

Enveloppe financière

Une enveloppe de 450M€ est prévue pour l'appel à projets. Elle sera intégralement répartie entre les projets des collectivités territoriales sélectionnés, en fonction de l'analyse de leur qualité et de leur adéquation aux objectifs poursuivis.

Sur ce montant, une enveloppe sera spécifiquement réservée pour financer des projets particulièrement innovants en matière de mobilité durable.

La participation de l'État au financement des projets sera prise en charge par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Il est signalé que l'aide financière allouée dans le cadre de l'appel à projets sera exclusive de toute autre subvention versée par l'État.

Destinataires

Le porteur de projet doit être une autorité organisatrice de transports ou un syndicat mixte constitué en application de l'article L 1231-10 du code des transports (dit SRU), le cas échéant en association avec d'autres collectivités publiques (autre autorité organisatrice ou gestionnaire de voirie par exemple). Chaque projet doit être présenté par un porteur de projet unique qui, s'il implique la participation de plusieurs maîtres d'ouvrage, sera habilité à en assurer la représentation.

Éligibilité

III Projets d'infrastructure

Sont éligibles à l'appel à projets tous projets de création ou de développement de transports collectifs de personnes en France métropolitaine (hors Île-de-France) et dans les outre-mer, y compris les études qui s'y rattachent, sous les réserves décrites ci-après et, en particulier :

* les projets de construction de lignes nouvelles et/ou d'extension de réseaux : métro, tramway (fer ou pneu), tram-train et bus à haut niveau de service ;

* les projets de renforcement d'offre de transport collectif ou d'augmentation de capacité des infrastructures (métro ou tramway) ;

* les projets de nouveaux services de transport urbain ou interurbain (navettes fluviales ou maritimes et transport par câble ou crémaillère hors stations de ski par exemple) ;

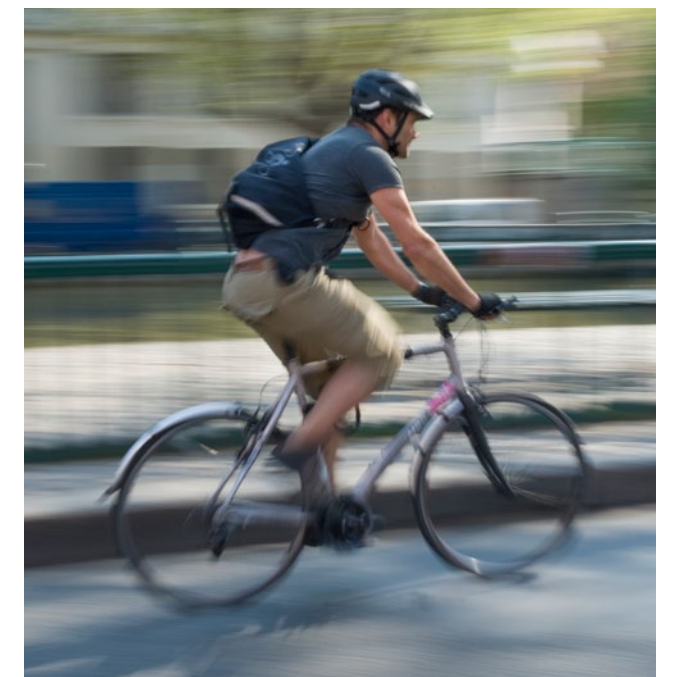
* les projets de construction et/ou d'aménagement de parkings à vélos, en interface avec le réseau de transport collectif.

Pour la bonne instruction de l'appel à projets, il est précisé les définitions suivantes :

* un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est une opération dont le tracé dans les secteurs où les conditions de circulation sont les plus difficiles est réalisé en site propre. La priorité aux feux de circulation doit être recherchée sur le reste du tracé. Il doit constituer une unité fonctionnelle autonome, caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert sur toute la longueur de la ligne (système d'exploitation, fréquence, régularité, capacité, etc.), avec l'objectif d'assurer notamment une vitesse commerciale du service particulièrement attractive pour l'utilisateur ;

* un projet de tram-train doit à la fois circuler en ville sur la voirie urbaine, comme un tramway, et sur les voies du réseau ferré national ou local, comme un train régional ;

* un projet de parking à vélos doit être d'une taille conséquente (100 places minimum sur un même site), protégé contre le vol et offrir un accès facilité pour les usagers. La présence, le cas échéant, de services en faveur du vélo (par exemple l'entretien du vélo ou la location) et de systèmes de vente concernant l'ensemble des modes en service sur le site sera appréciée dans l'analyse du projet.



III Projets de mobilité durable

Pourront bénéficier d'une subvention imputée sur l'enveloppe spécifique les projets de mobilité durable qui présentent des actions particulièrement innovantes et en lien avec un réseau de transport en commun. Par exemple :

- * les projets d'aménagement destinés à améliorer la performance des réseaux de transport collectif ;
- * les projets de mise en œuvre ou d'amélioration de l'information multimodale des usagers des transports collectifs ;
- * les projets concourant à un objectif chiffré contractualisé de report modal et/ou de développement de la mobilité durable. La subvention attribuée fera en conséquence l'objet d'un versement différé au vu de la réalisation de l'objectif prévu, appréciée au travers des résultats d'un audit externe commandité par le porteur du projet.



III Restrictions

Ne sont éligibles que les projets qui, conformément à l'article L 1112-6 du code des transports, remplissent l'obligation d'accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite prévue par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005.

Ne sont éligibles que les projets dont les travaux débuteront avant le 31 décembre 2016. À cette fin, le début des travaux sera apprécié comme la date à laquelle le porteur du projet sera juridiquement engagé sur au moins 25% du montant total du projet. Le bénéfice des subventions susceptibles d'être annoncées ou attribuées cessera de plein droit dès lors que cette condition ne sera pas satisfaite.

Ne sont pas éligibles les projets dont les travaux auraient débuté, au sens du paragraphe précédent, à la date de lancement du présent appel à projets. L'engagement des travaux de déplacement des réseaux ne fera néanmoins pas obstacle, en soi, à l'éligibilité du projet.

Ne sont éligibles que les études se rattachant à un projet éligible, engagées par des autorités organisatrices de transport urbain dont le périmètre de transport urbain compte moins de cent mille habitants. Seront prises en compte les études d'émergence de projet (études d'opportunité et études d'insertion notamment) jusqu'aux études d'avant-projet. Si ces études amènent à remettre en cause l'intérêt du projet, celles-ci pourront néanmoins conserver le bénéfice de l'éligibilité à une subvention de l'État, selon le taux arrêté initialement pour le projet.

Sont exclus les projets dont le coût total cumulé par porteur est inférieur à 5M€ (y compris matériel roulant). Pour les projets de services maritimes ou fluviaux, ce plafond est réduit à 3M€ (y compris matériel).

Sont exclus de l'appel à projets les projets ferroviaires (à l'exception des projets de tram-train, sous les réserves précisées pour l'assiette des dépenses éligibles).

III Clause d'insertion

Les possibilités offertes dans le cadre de la commande publique (articles 14, 30 et 53 du code des marchés publics) doivent être exploitées par les porteurs de projet pour favoriser le progrès social.

Les travaux bénéficiant des subventions allouées au titre de l'appel à projets, mais également les actions de gestion et d'utilisation des infrastructures créées ou aménagées, doivent être une occasion d'insérer so-

cialement et professionnellement des personnes qui connaissent des difficultés d'accès à l'emploi.

Les porteurs de projet devront ainsi définir localement des publics cibles. Dans le cas de projets situés dans des agglomérations comportant des quartiers prioritaires de la politique de la ville, il sera prêté une attention particulière à la présence des habitants de ces quartiers parmi les bénéficiaires.

Les porteurs de projet devront alors :

- * réserver 10% du total d'heures travaillées dans le cadre des travaux d'investissement aux publics cibles ;
- * réserver 10% des embauches effectuées dans le cadre de la gestion et l'utilisation des infrastructures créées ou aménagées aux publics cibles.

Assiette des dépenses éligibles

III Projets d'infrastructure

À l'exception des frais d'études éligibles sous les réserves précisées ci-avant, l'assiette des dépenses éligibles se limitera exclusivement aux dépenses d'investissement strictement indispensables à la mise en œuvre des projets, hors matériel roulant et acquisitions foncières. Par dépenses d'investissement, il y a lieu d'entendre les dépenses comptablement inscrites en section d'investissement et faisant l'objet d'un amortissement. Les coûts pris en compte devront au moins se fonder sur des études préliminaires.

Pour les projets de transport collectif (métro, tramway, tram-train, bus à haut niveau de service, transport par câble ou crémaillère et navettes fluviales ou maritimes) :

* les dépenses éligibles pourront recouvrir notamment les dépenses d'infrastructure suivantes : plates-formes, déplacements de réseaux, ouvrages d'art, signalisation, quais et stations, aménagements cyclables de proximité permettant une bonne accessibilité des cyclistes au réseau de transport en commun, systèmes d'alimentation en énergie, systèmes d'information aux voyageurs et de communication, systèmes de priorité aux carrefours, pôles d'échanges multimodaux strictement liés au projet (hors dépenses liées à la partie ferroviaire du pôle), centres de maintenance, appontements, dépenses d'interconnexion entre le réseau ferré et la voirie urbaine pour les tram-trains ;

* seront notamment exclues les dépenses relatives au matériel roulant (véhicules, cabines et bateaux), aux investissements sur le réseau ferré national ou local, aux acquisitions foncières, aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi qu'à la voirie (hors site propre) et aux espaces publics (hors site propre).

Pour les projets de parkings à vélos :

* les dépenses éligibles pourront notamment recouvrir : les aménagements cyclables de proximité permettant l'accès des cyclistes aux parkings à vélos, ainsi que ceux relatifs aux éventuels services associés et, le cas échéant, le bâti ou les parties de bâti strictement liés aux projets ;

* seront notamment exclues les dépenses relatives aux acquisitions foncières, aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi qu'aux espaces publics.

Pour inciter à la maîtrise des coûts et éviter la concentration du soutien financier de l'État sur les projets les plus coûteux au détriment des projets plus modestes, l'assiette des dépenses éligibles sera soumise aux plafonds précisés dans le tableau ci-dessous.

Type d'infrastructure	Plafond de l'assiette des dépenses éligibles
Métro	30 M€ par km
Tramway, tram-train	20 M€ par km
Augmentation de capacité des infrastructures	9 M€ par station (métro), 3 M€ par station (tramway)
BHNS électrique ou hybride	8 M€ par km
BHNS (thermique et autre type)	5 M€ par km
Transport par câble ou crémaillère	20 M€ par projet
Station maritime ou fluviale, appontement	0,5 M€ par station
Parking à vélos	0,5 M€ par parking

III Projets de mobilité durable

À l'exception des frais d'études éligibles sous les réserves précisées ci-avant, l'assiette des dépenses éligibles se limitera exclusivement aux dépenses d'investissement strictement indispensables à la mise en œuvre des projets de mobilité durable, hors matériel roulant et acquisitions foncières. Les coûts pris en compte devront au moins se fonder sur des études préliminaires.

Pour inciter à la maîtrise des coûts et éviter la concentration du soutien financier de l'État sur les projets de mobilité durable les plus coûteux au détriment des projets plus modestes, l'assiette des dépenses éligibles sera plafonnée à 10 M€ par projet.

Calcul de la subvention

Le montant de la subvention sera établi en appliquant un taux à l'assiette des dépenses éligibles, le cas échéant après plafonnement. Le taux de subvention sera déterminé en fonction des caractéristiques des projets et de leur adéquation aux objectifs visés dans l'appel à projets.

III Modalités de calcul communes à l'ensemble des projets

Le taux de subvention sera déterminé à partir d'un taux de base, commun à l'ensemble des projets, qui sera modulé en fonction de l'appréciation faite pour les critères suivants de pondérations identiques :

*** la qualité et la pertinence techniques du projet**, au regard notamment :

- de la qualité et de l'attractivité du service assuré par le projet (vitesse, fréquence, amplitude horaire, éléments favorisant la régularité, information multimodale par exemple) ;
- de la consistance de la desserte assurée (grands équipements, services publics, pôles d'emploi et zones d'habitat par exemple) ;
- de son insertion dans la politique d'aménagement, d'urbanisme et de rénovation urbaine ;
- son bilan socio-économique, obligatoire pour les projets d'infrastructure de transport collectif ;

*** l'insertion du projet dans une politique globale de mobilité durable**, qui pourra être notamment appréciée au regard :

- de la politique de déplacement définie à l'échelon local : au-delà du seul projet, il sera tenu compte de la cohérence d'ensemble de la stratégie de mobilité mise en œuvre par le porteur de projet, y compris les modes actifs ;
- du degré d'intermodalité assurée avec les services de transport organisés par les autres autorités organisatrices de transport (billetterie intégrée notamment) ;
- de l'insertion du projet dans une politique globale d'amélioration de la qualité de l'air (en particulier pour les collectivités ne respectant pas les normes de particules dans l'air) ;
- de l'excellence environnementale du projet ;

*** un critère de cohésion sociale et territoriale**, qui pourra être notamment apprécié au regard :

- des efforts mis en œuvre par le porteur de projet pour favoriser l'accessibilité du plus grand nombre aux transports collectifs (mise en place d'une tarification solidaire par exemple) ;
- du niveau des ressources financières (recettes commerciales, versement transport et subvention) disponibles ou susceptibles d'être mobilisées par le porteur de projet, de manière à garantir une plus juste répartition de l'aide de l'État entre les porteurs de projet.

La modulation du taux de base se fera suivant la notation que le comité technique attribuera au projet pour chacun des critères énoncés ci-dessus.

Le comité technique sera notamment composé de représentants des administrations du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, du ministère de l'Économie et des Finances, du secrétariat général du Comité interministériel des villes (SG CIV), du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et du Groupement des autorités responsables de transport (GART).



III Majoration de taux spécifique au titre de l'objectif de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Après modulation du taux de base suivant les critères précisés ci-dessus, une majoration supplémentaire, pouvant aller jusqu'à 10 %, sera appliquée aux projets qui contribuent à un renforcement et une amélioration de la desserte et de la traversée des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Cette majoration sera modulée en fonction de la qualité de la desserte (distance, fréquence, amplitude horaire), ainsi que du nombre de quartiers de la politique de la ville de l'agglomération desservis.

Ainsi, à qualité égale entre deux projets, la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville sera un critère de choix discriminant dans le montant de la subvention attribuée.

III Plafonnement de la subvention

Pour éviter la concentration du soutien financier de l'État sur les projets les plus coûteux au détriment des projets plus modestes, et quel que soit le résultat des modulations ressortant de l'analyse des dossiers, il ne pourra pas être versé à un porteur de projet, tous projets confondus, une subvention excédant 40 millions d'euros (avant majoration spécifique au titre du désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville).

III Confirmation de la subvention

Les montants de subvention qui seront annoncés au terme de l'appel à projets reposeront sur des données et/ou prévisions susceptibles d'évoluer en fonction de l'avancement par la suite de l'instruction des projets. Ils devront en conséquence s'analyser comme le montant maximal d'aide pouvant être attribué. Les montants définitifs des subventions ne pourront ainsi être confirmés, le cas échéant après ajustement, qu'au vu d'éléments stabilisés lors de l'élaboration de la convention de financement conclue entre le porteur de projet, l'État et l'AFITF.



Constitution du dossier de candidature

Chaque dossier comportera une présentation précise des objectifs et des caractéristiques du projet, du contexte et de l'environnement d'ensemble dans lequel il s'insère, ainsi que des plans détaillés. Il est attendu, en particulier, pour la notation des projets, une présentation et une justification détaillées des éléments d'appréciation pour chacun des critères précisés ci-dessus.

Pour l'élaboration de leurs dossiers, les porteurs de projet pourront s'appuyer sur les documents méthodologiques du CERTU, disponibles sur le site internet www.certu.fr.

La composition des dossiers est détaillée par type de projet en annexe 1.

Démarche à suivre

Les dossiers de candidature, trois exemplaires sous format papier ainsi que trois exemplaires sous format informatique (CD-ROM ou clé USB), seront adressés par le porteur de projet **avant le 15 septembre 2013** au préfet de région et, pour les collectivités des outre-mer (COM) et de Nouvelle-Calédonie, au représentant de l'État.

Seront également joints aux dossiers de candidature, 20 copies de la fiche de synthèse, des plans couleurs de taille A3 du tracé du projet, du projet dans le réseau de transport collectif de l'agglomération et de la carte de localisation des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Elles seront transmises, par la suite, aux membres du comité technique.

Le préfet de région ou le représentant de l'État compétent s'assurera de la conformité du dossier et de l'éligibilité du projet. Au vu de ces éléments, il transmettra un exemplaire sous format papier et un exemplaire sous format informatique du dossier de candidature, d'une part, à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et, d'autre part, au CERTU. Les 20 copies de la fiche de synthèse et des plans seront transmises à la DGITM.

Le préfet de région ou le représentant de l'État compétent formulera un avis circonstancié sur chaque projet et sur sa cohérence globale avec les politiques de l'État en matière de transports, d'aménagement et de développement durables.

Les résultats de l'appel à projets seront annoncés en décembre 2013.

Vous pouvez télécharger les annexes [ici](#).

Annexes

- Annexe 1** > composition des dossiers de candidature
- Annexe 2** > fiche de synthèse
- Annexe 3** > éléments pour l'évaluation socio-économique des projets
- Annexe 4** > méthodologie pour l'évaluation de l'impact énergie/CO₂ des projets
- Annexe 5** > décomposition des coûts du projet

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
92 055 La Défense Cedex
Tél. 01 40 81 21 22

