

Axe 4

SOUTENIR LA TRANSITION VERS UNE ÉCONOMIE A FAIBLES EMISSIONS DE CO₂ DANS L'ENSEMBLE DES SECTEURS

PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT 4.e

Promotion des stratégies de développement à faibles émissions de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine et de mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer

OBJECTIF SPÉCIFIQUE 4.e.1 AUGMENTER L'UTILISATION DES SERVICES DE MOBILITÉ PROPRE

★ LA MOBILITÉ PROPRE : UN ENJEU IMPORTANT EN POITOU-CHARENTES

En 2008, le taux des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport de personnes était de 34 % notamment parce que Poitou-Charentes est la 1^{ère} région française, du fait de sa structure rurale, en taux d'équipement des ménages en automobiles.

Cette augmentation des émissions de gaz à effet de serre doit être freinée en accompagnant les démarches visant à favoriser une mobilité propre.

C'est à ces différents enjeux que l'objectif spécifique 4.e.1 permet de répondre.

★ LES ACTIONS SOUTENUES

Le développement de l'usage des transports collectifs passe par une attractivité du service « de bout en bout », impliquant une bonne articulation des différentes offres, afin que les habitants disposent d'une offre alternative à la voiture individuelle. Il peut s'agir du vélo, des transports urbains ou inter-urbains ou encore de la voiture utilisée différemment à travers l'auto-partage, le co-voiturage, ou encore des véhicules faiblement émetteurs comme les véhicules électriques. Le plus souvent, cela suppose une combinaison de plusieurs de ces modes. Les opérations soutenues viseront à promouvoir les équipements nécessaires au développement de cette offre alternative et l'intermodalité en partenariat systématique entre les différentes collectivités, afin d'articuler les offres de façon optimale pour le bénéficiaire et l'utilisation des différents fonds publics.

Les soutiens concernent :

- L'aménagement de pôles d'échanges favorisant l'intermodalité sur l'ensemble des réseaux de transports afin d'améliorer le maillage du territoire régional ;
- L'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, dans un contexte de vieillissement de la population ;

- Le développement de l'utilisation du véhicule électrique, faiblement émetteur ; par exemple le soutien à des plans d'équipement en bornes de recharge ;

- Le développement des systèmes innovants de transport : covoiturage, auto-partage, billettique, information, développement des services et des équipements de logistique urbaine, transports en commun. Pour ce dernier, le soutien portera uniquement sur l'acquisition de bus / navettes / autocars tout électriques ou fonctionnant avec des carburants alternatifs (BioGNV, H2, Bioéthanol lignocellulosique...). Les travaux de voirie et d'asphalte ne sont pas éligibles.

- Le développement des stations BIOGNV dédiées au transport en commun de voyageurs,

- Les infrastructures favorisant le développement des modes doux (marche à pied, pistes cyclables, voies vertes, véloroutes...) dans les agglomérations.



LES CRITÈRES D'APPRÉCIATION DE MON PROJET

L'Union européenne souhaite que le processus de sélection des projets soit le plus transparent possible pour les bénéficiaires avec des critères fixés au préalable afin d'assurer un traitement équitable dans l'instruction des demandes et de renforcer l'effet levier des fonds européens. Ainsi, deux niveaux de critères de sélection ont été mis en place par les règlements européens :

1. Des principes directeurs de sélection des opérations adoptés dans le cadre du Programme Opérationnel. Au titre de l'objectif spécifique 4.e.1, chaque projet devra prendre en compte les principes suivants :

Les projets en faveur de la mobilité urbaine durable devront :

- Proposer des restitutions des bénéfices liés aux équipements tant en termes de report multi-modal que de gain GES (Gaz à Effet de Serre).

Les projets d'infrastructures notamment les pôles d'échanges multimodaux devront se situer en territoire urbain/péri-urbain et respecter les critères suivants :

- 1) le projet s'inscrit dans une stratégie régionale (Schéma Régional de la Mobilité Durable, etc) et/ou locale « bas carbone » ;
- 2) le projet vise la promotion de la mobilité alternative ;
- 3) le projet contient des indicateurs de réalisation et de résultat visant à mesurer l'impact carbone des mesures envisagées.

Les projets relatifs aux modes actifs, les projets de parcs à vélos sécurisés devront :

- S'inscrire dans le cadre des pôles d'échanges ;

ou

- Faciliter les déplacements multimodaux par une offre de services complémentaires à celle existante sur site (ex. au sein des gares TER, des gares routières...).

- Les infrastructures favorisant le développement des modes doux (marche à pied, vélo,...) devront être structurantes et concerner prioritairement la mobilité quotidienne (déplacements domicile-travail).

- Les nouveaux services à la mobilité en raison de leur caractère innovant en lien avec la mobilité quotidienne seront aidés.

Les projets en faveur du développement du covoiturage devront :

- S'inscrire en complémentarité et cohérence avec les initiatives de mobilité durable existantes ou en cours sur le territoire régional, en particulier le Schéma Régional de la Mobilité Durable, et devront prioritairement s'inscrire dans un Schéma Départemental des Aires de Covoiturage qui définit une hiérarchisation et un dimensionnement des aires ;
- Comporter une dimension intermodale (bus, cars, vélos) et intégrer un suivi et une évaluation pour pouvoir ajuster ou réorienter les actions en cours.

Les investissements éligibles concernent exclusivement les aménagements des aires de covoiturage et leur signalétique. Les études et actions de promotion ne sont pas éligibles. Les investissements retenus viendront en complément des financements des Conseils Généraux et donneront lieu à un plafonnement selon un règlement spécifique.

Les projets visant le développement de l'électromobilité, les projets devront :

- Être en cohérence avec le Schéma Régional de la Mobilité Durable et le Plan Régional de Déploiement des Infrastructures de Charges ;
- Se faire dans le respect des contraintes de gestion et de pilotage des réseaux de distribution d'électricité ;
- Se faire en conformité avec les préconisations en vigueur éditées au plan national ;
- Garantir la sécurité des personnes et des biens mais aussi leur robustesse et leur fiabilité ;
- Favoriser, dans le cadre de nouveaux services de mobilité de véhicules électriques partagés, l'accessibilité et l'interopérabilité des systèmes de rechargement électrique ;
- Adapter les charges publiques en fonction du temps de stationnement selon plusieurs niveaux de charge (à partir de 43 kVA) dans le respect des standards et normes recommandés.

De même, l'interopérabilité et l'adaptabilité des infrastructures de recharge devront permettre la recharge de tous types et gammes de véhicules, quel que soit l'usage des véhicules et leur constructeur (normalisation et standardisation des solutions technologiques retenues).

2. Les critères de sélection adoptés par le comité de suivi régional sont de deux

LES BÉNÉFICIAIRES

- Collectivités publiques et leurs groupements ;
- Établissements publics ;
- Structures d'économie mixte ;
- Associations ;
- Entreprises.

COMBIEN ?

- **Fonds concerné** : FEDER

- **L'enveloppe FEDER** mobilisée sur cet objectif spécifique est de **18.5 millions d'euros** sur la période 2014-2020.

- **Taux d'intervention moyen** : 60%

Ce taux pourra être amené à varier selon les règlements en vigueur notamment en matière d'aides d'État et selon les critères de sélection du programme ou des éventuels appels à projets.

LES INDICATEURS

Sur la génération 2014-2020, l'approche par les résultats revêt une grande importance. L'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du Programme Opérationnel conditionne par exemple la libération de la réserve de performance à partir de 2019.

C'est pourquoi, afin de mesurer l'efficacité de votre projet au regard de l'objectif spécifique, les indicateurs de réalisation ci-dessous devront être particulièrement suivis :

- **Nb de pôles d'échanges multimodaux soutenus,**
- **Nb de bornes de recharge soutenues.**

De plus, l'impact du Programme Opérationnel en matière de mobilité propre sera apprécié sur le territoire Poitou-Charentes à travers l'indicateur de résultat « Fréquentation des transports en commun urbain ».

DÉPENSES ÉLIGIBLES

(A titre indicatif)

Dépenses immatérielles : frais de personnel, frais de fonctionnement, études, prestations, conseil, frais de communication, abondement en capital, etc,

Dépenses matérielles : travaux, investissements, équipements, etc.

natures ; des critères communs à toutes les opérations relevant du programme opérationnel et des critères spécifiques selon les objectifs spécifiques.

- Critères de sélection communs

- 1) Le projet doit répondre à l'objectif spécifique, en l'espèce (1.a.1) ;
 - 2) Un seuil minimum de financement européen de 10 000 € ;
 - 3) Financement d'un projet et non le fonctionnement normal d'une structure ;
 - 4) Une durée des opérations recommandée ne dépassant pas 36 mois ;
 - 5) Un taux de cofinancement des fonds européens proche du taux moyen soit 60 % ;
 - 6) Une prise en compte des priorités transversales : l'égalité femme/homme, développement durable, l'égalité des chances et la non-discrimination dans chaque projet ;
 - 7) Une utilisation des coûts simplifiés obligatoire ;
 - 8) Une vérification de la faisabilité du projet, des capacités administratives et financières des porteurs de projets et une obligation du dépôt du bilan complet pour toute nouvelle programmation ;
 - 9) Les dépenses de personnel affectées à moins de 10% sur le projet, relèvent des dépenses indirectes et seront donc intégrées aux «coûts simplifiés»;
 - 10) Pour les opérations assujetties à une TVA partielle, le bénéficiaire devra détailler la part non récupérable sur chaque poste de dépenses. Dans le cas contraire, le coût total retenu sera en «hors taxes».
- Pour les opérations éligibles au FCTVA, le coût total retenu sera en «hors taxes».

- Critères de sélection spécifiques :

- 1) Pôles d'échanges multimodaux

Le FEDER ne soutient pas les voiries d'accès sauf les aménagements cyclables ainsi que les dépenses liées aux acquisitions foncières.

- 2) Infrastructures de recharge

Le FEDER intervient sur le déploiement d'infrastructures de recharge sur des espaces accessibles au public assurant l'interopérabilité des systèmes et permettant la recharge des véhicules électriques, scooters électriques et vélos à assistance électrique.

Les projets présentés au titre de cet objectif spécifique pourront faire l'objet d'une sélection soit au fil de l'eau, soit dans le cadre d'appel à projets ou d'appel d'offres.

- 3) Infrastructures de développement des modes doux

Le FEDER intervient sur l'aménagement et l'extension d'infrastructures de développement des modes doux (pistes cyclables, voies vertes, véloroutes,...). Les dépenses d'électricité, d'assainissement, de reprises de voirie, ne sont pas éligibles.