



Financé par
l'Union européenne

Programme Européen FEDER 2021-2027 Île de La Réunion



FICHE ACTION 2.8.2 Transport ferré transport par câble

Direction FEDER	Développement Durable
Priorité	3 : Développer des solutions de déplacement et de mobilités urbaines au service du développement durable
Objectif Stratégique	2 : Une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie sans carbone, par la promotion d'une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l'économie circulaire, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d'une mobilité urbaine durable
Objectif Spécifique	2.8 : Favoriser une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de carbone
Domaine d'intervention	99. Autres voies ferroviaires nouvellement construites ou réaménagées – électrique/zéro émission
Intitulé de la fiche action	Transport ferré transport par câble
Date d'approbation des critères de sélection	07/04/2023
Date de validation	
N° de version	V2

POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

1. CONTEXTE

La structure des transports à la Réunion est atypique par rapport à la France métropolitaine et à l'Europe continentale car il n'existe encore que peu d'alternatives au « tout voiture » : il n'y a pas de voie ferrée d'une part, et les transports en commun d'autre part, ne représentent à ce stade, que 7 % de part modale des déplacements contre 66 % pour la voiture individuelle (Planification Régionale de l'intermodalité 2017).

Des projets de grande ampleur visant à développer les alternatives au véhicule individuel thermique ont été engagés à La Réunion au cours des précédentes périodes de programmation. Ces actions visent à décarboner progressivement les modes de déplacement individuels sur le territoire insulaire, alors que les transports représentent 70% de la consommation d'énergie finale à La Réunion (y compris le transport aérien) et que les modes doux et actifs sont encore peu développés (3% de part modale pour le vélo en 2018).

Elles s'inscrivent dans la continuité des choix stratégiques définis dans le SAR et dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), qui fixe de grandes orientations en matière de développement de la mobilité durable :

- Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre.
- Équilibrer l'offre de mobilité entre transport individuel et transport collectif.
- Maîtriser la congestion routière sur le réseau insulaire.
- Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons afin de favoriser l'augmentation de leur part modale.

Cette fiche cible la réalisation des études et travaux concernant le développement de solutions de transports collectifs ferrés ou par câbles répondant aux trois premiers objectifs du volet SRIT du SAR

2. OBJECTIFS DE LA FICHE ACTION

En matière de mobilité durable, La Réunion se singularise en raison de sa densité de population très élevée sur sa frange littorale et par une problématique récurrente de saturation du réseau routier. Ce phénomène est particulièrement prégnant aux entrées des espaces urbains. L'étalement de l'habitat et le relief ne facilitent pas le développement des transports en commun, dont la part modale stagne autour de 7 %.

Des projets d'infrastructures axés sur le transport durable et la mise en œuvre à venir de nouveaux services sont à même d'assurer une montée en gamme de l'offre de transports en commun et peuvent contribuer à son attractivité et réduire les émissions de CO2 associées.

La configuration topographique de l'île, combinée à un étalement urbain, complexifie le maillage complet du territoire par des lignes régulières de Transport en Commun.

L'intermodalité, facteur de mobilité durable, doit ainsi être favorisée par la création et la modernisation de pôles d'échanges, permettant le raccordement entre les lignes de TC urbaines et interurbaines, mais aussi avec d'autres modes de déplacements (voitures, vélos, marche, etc.).

Un transport ferré léger s'inscrit dans cette même logique et a pour ambition d'être une infrastructure évolutive d'un bus vers un mode guidé rapide offrant des temps de parcours concurrentiels à la voiture.

La réalisation de transports par câble s'inscrit dans cette même logique de désenclavement permettant un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et constitue un facteur d'intermodalité (maillon de la chaîne de transport).

3. DESCRIPTION TECHNIQUE :

La mesure vise à soutenir les actions suivantes :

- études et travaux liés à la création un réseau de transport ferré léger
- études et travaux liés à la création de lignes de transports par câble

4. BENEFICIAIRES :

Collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), sociétés publiques locales

5. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'INTERVENTION

Toute l'île

6. PERIMETRE DES DEPENSES ELIGIBLES ET NON ELIGIBLES

Outre les dépenses retenues et non retenues spécifiquement dans le guide du porteur de projet à la rubrique investissement public, des dépenses spécifiques ou des exclusions particulières à la fiche action sont mentionnées ci-dessous :

Dépenses éligibles :

Les études de faisabilité et pré-opérationnelles externalisées

Les dépenses liées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage dont :

- honoraires de mandat (dans la limite de 4 % des dépenses éligibles retenues)
- conduite d'opération (non intégrée à la maîtrise d'ouvrage)

Les dépenses liées aux études de maîtrise d'œuvre.

L'ensemble des travaux, équipements et matériels nécessaires à la réalisation du projet.

Les frais de communication liée à l'intervention du programme européen et de l'Autorité de gestion Région Réunion

Dépenses non éligibles :

- TVA
- frais juridiques liés à des contentieux ou rescrit
- amendes, pénalités financières, intérêts moratoires, intérêts débiteurs
- les dépenses liées à toutes prestations connexes hors MOE et AMO (CSPS, contrôle technique, géotechniques, topographie.....)
- les dépenses relatives à la maintenance périodique des bâtiments
- l'acquisition du foncier
- les frais financiers
- les prestations réalisées en régie par le maître d'ouvrage (et plus généralement toutes les dépenses internes au MOA)
- les frais de fonctionnement, de maintenance et d'entretiens des espaces publics et des équipements subventionnés
- opérations bénéficiant d'un soutien communautaire sur le même périmètre de dépenses
- matériels d'occasions
- matériel roulant
- matériels reconditionnés

7. INDICATEUR SPECIFIQUE DE REALISATION :

Au moment de l'élaboration du programme, aucun projet suffisamment mature n'a été identifié afin de permettre de s'engager sur des indicateurs physiques de réalisation au titre des transports ferrés et/ou par câble.

Dans une première étape, ce sont les résultats des études qui viendront confirmer la faisabilité des projets.

C'est pourquoi, il n'a pas été retenu d'indicateur sur cette fiche action au titre de l'objectif spécifique 2.8 au titre du cadre de performance du programme.

8. CRITERES DE SELECTION

(Conformément à l'art 73 du Règ. Général)

Critères de sélection transversaux :

Les projets soutenus devront contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Union Européenne et ceux du programme FEDER FSE+ 21-27 de la Réunion.

A ce titre :

- Les porteurs de projets soutenus devront s'engager à respecter la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne.
- Les opérations sélectionnées devront contribuer à l'égalité, à l'inclusion et à la non-discrimination des publics concernés.
- **(Pour infrastructures et opérations accueillant du public)** Les opérations soutenues devront systématiquement garantir l'accessibilité, sans discrimination, des locaux aux publics concernés.
- Les projets sélectionnés devront contribuer à la transition vers une économie neutre pour le climat dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe. L'analyse DNSH du programme a, au titre de ce type d'action ciblant en particulier les infrastructures et la mobilité verte et des méthodologies nationale et communautaire, établi le parallèle avec le même type d'action soutenu au titre du PNRR. Ainsi, l'analyse DNSH a in fine conclu a un impact globalement positif au regard des 6 critères analysés.
- Les projets soutenus devront majoritairement contribuer à l'atteinte du cadre de performance du programme, de ses valeurs cibles de réalisation et de résultat.
- Les opérations seront sélectionnées en cohérence avec les lignes de partage du programme afin d'assurer une efficacité, une utilisation optimale et de sécuriser l'usage des fonds communautaires sur le territoire réunionnais.
- **(Si aides d'état)** Les projets soutenus devront être compatibles avec la réglementation des aides d'état.
- Les porteurs de projet soutenus devront disposer de la capacité technique et financière nécessaire pour mener à bien les opérations sélectionnées.
- Afin de favoriser les solutions alternatives au « tout voiture » en réduisant les émissions de carbone et faciliter la transition énergétique, les actions sélectionnées devront être cohérentes avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et son volet valant Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), et ou le SRCAE et ses déclinaisons, le plan vélo régional et le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Critères de sélection spécifiques :

- Les porteurs de projets ayant déjà une expérience dans la conduite d'opération de même envergure seront favorisés.
- Il sera tenu compte de la démonstration de l'utilité de l'infrastructure dans la chaîne de déplacement.
- La description précise du niveau d'offre (temps de parcours, fréquence, amplitude horaire etc.) sera appréciée.
- Les projets mettant en œuvre des procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées) seront favorisés.
- Les projets devront justifier de leur accessibilité.
- Il sera accordé une importance majeure à la maturité du projet.
- Afin de maximiser l'effet levier des concours communautaire et permettre l'atteinte des indicateurs de résultat, la subvention FEDER est plafonnée à 20 M€ par projet.
- Les projets prévoyant des modalités d'entretien / d'exploitation de l'équipement seront favorisés.
- Il sera tenu compte de l'intégration dans le projet d'une méthodologie adéquate de comptabilisation et de suivi des indicateurs.

Mode de sélection des opérations :

Gestion au fil de l'eau

Ce dispositif ne devrait concerner qu'un très petit nombre de projet sur la durée du programme au regard notamment des nombreuses phases préalables nécessaires à leur mise en œuvre.

A ce titre, la modalité de gestion au fil de l'eau a été retenue.

9. PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER ET OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU DEMANDEUR :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du manuel de gestion 2021-2027 et devra comprendre notamment :

- la lettre de demande et d'engagement du porteur confirmant la réalisation de l'opération dans les délais indiqués et de non-sollicitation d'autres financements publics sur l'opération que ceux figurant au plan de financement transmis ;
- le formulaire de demande type ;
- la décision de l'organe compétent du Maître d'Ouvrage approuvant le projet d'investissement et son plan de financement ;
- la note de présentation de l'opération ;
- le calendrier prévisionnel de réalisation et l'échéancier prévisionnel ;
- tout document permettant d'apprécier la qualité du projet notamment au regard des critères de sélection et d'analyse visés supra ;
- toutes les pièces justificatives citées dans la grille de notation.
- grilles de marchés publics complétées (le cas échéant) ;

***Pour les projets importants supérieurs à 10 millions d'euros :**

- le calendrier détaillé de réalisation de l'opération, indiquant notamment les dates «jalons» prévisionnelles pour le lancement de l'appel d'offres, pour la notification des marchés et pour la livraison des travaux.
- une information formelle du Service Instructeur en cours d'opération de tout retard ou aléa concernant le déroulement du calendrier de l'opération.

10. MODALITE D'INSTRUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTION :

Type de sélection	Fil de l'eau	AMI	Appel à projet
<i>(case à cocher)</i>	X		

Dans le cadre d'une sélection « au fil de l'eau », le service instructeur analysera le dossier de demande de subvention **sur la base du formulaire de demande d'aide accompagné des pièces annexes, et selon les critères décrits ci-dessus. (si pièces spécifiques, précision à apporter)**

11. SPECIFICITES DE LA FICHE ACTION

Néant

12. MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES :

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	X Non
Préfinancement par le cofinancier public :	X Non

- Taux de subvention UE au bénéficiaire : 85 % de FEDER
- Plafond éventuel des subventions publiques :

Le montant de subvention FEDER est plafonné à 20 M€ par projet.

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	FEDER	Bénéficiaire
100 %	85 %	15 %

13. INFORMATIONS PRATIQUES :

Lieu de dépôt des dossiers : par voie dématérialisée (portail régional des fonds européens FEDER – FSE +)

Où se renseigner ?

Direction FEDER Développement Durable
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)
Tél : 02.62.67.14.49

Site Internet : www.regionreunion.com

ANNEXE 1 : EXEMPLE DE GRILLE DE NOTATION

Principes de sélection		Notation	Pièce justificative requise
Capacité financière et opérationnelle du porteur de projet	Le demandeur a-t-il la capacité technique et financière pour mener à bien cette opération ?	Non : 0 * Oui : 2	Les 2 délibérations de l'organe délibérant présentant : 1) le budget de l'année N ; 2) le plan de financement de l'opération.
	Le demandeur a-t-il déjà mené à bien des opérations de la même envergure ?	Non : 0 Oui : 2	Liste des projets qui ont été menés par la collectivité et leurs bilan. Planning prévisionnel et calendrier exécutif.
Viabilité/pertinence du projet	Démonstration de l'utilité de l'infrastructure dans la chaîne des déplacements	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive – Analyse prospective
	Description précise du niveau d'offre (temps de parcours, fréquence, amplitude horaire)	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive – Analyse prospective
Dimension inclusive	- Existence de procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées)	Non : 0 Oui : 2	
Dimension accessibilité de l'opération	- Aménagements spécifiques pour l'accessibilité	- Non : 0 - Le projet est par nature accessible : 1 - Oui : 2	Si le projet est considéré comme « par nature accessible » – il convient de le justifier.
Maturité du projet	Stade d'avancement	Étude faisabilité : 0 AVP : 1 Stade PRO/DCE : 2	Pièces marchés suivant avancement
Suivi du projet	Modalités d'entretien /exploitation de l'infrastructure	Modalités non définies : 0 Modalités définies et cohérentes : 2	Note descriptive
Impacts attendus	Détermination de la fréquentation	Non : 0 Oui : 3	Note descriptive

* note éliminatoire au regard de la réglementation et/ou des objectifs du programme.
Les dossiers présentant une note inférieure au seuil de 12/20 ne seront pas retenus.