

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION GART - DGITM
PRÉSENTATION DU CAHIER DES CHARGES DU 4^e AAP TCSP ET PEM

Le 13 janvier 2021

PRÉSENTATION DU CAHIER DES CHARGES :

- **Principales caractéristiques de l'AAP :**

- *Dotation de l'État via l'AFITF* : 450 M€. Cet engagement s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités qui a, de nouveau, rappelé l'importance pour l'État de soutenir les projets de TCSP mais également dans la continuité des financements octroyés dans le cadre du Grenelle de l'Environnement (appels à projets 1, 2 et 3).
- *Contenu* : volet TCSP et volet PEM
- *Taux de subvention de l'État sur les projets retenus* : variable selon l'intérêt du projet. Des bonus sur les taux de subvention sont prévus selon les thématiques. Le plafond de subvention est fixé à 40 M€.
- *Éléments de calendrier* :
 - Lancement : 15 décembre 2020
 - Rendu des dossiers : 30 avril 2021
 - Annonce des résultats : septembre 2021
 - Les travaux doivent commencer avant fin 2025. L'objectif est également de pouvoir conventionner rapidement sur les projets les plus matures.
- *Organisation* :
 - Les DREAL (DEAL en Outre-Mer) seront les premières interlocutrices des porteurs de projets et instruiront les dossiers aux côtés de la DGITM.
 - Un comité technique en partenariat avec le GART proposera une sélection des projets à retenir en définissant une note pour chaque projet. Sur cette base, le Ministre sélectionnera les lauréats et les montants de subvention.

- **Volet TCSP :**

- *Types de projets éligibles* : création ou extension de lignes :
 - De TCSP : métro, tramway, tram-train (hors réseau ferré national), BHNS / CHNS, câble urbain voire mode innovant mature
 - Assimilées TCSP :
 - navettes fluviales ou maritimes urbaines,
 - lignes forte de bus de type « chronobus » : sans être un site propre intégral ou quasi-intégral, elles permettent d'améliorer significativement le niveau de service comme la vitesse commerciale des bus.
- Seront notamment visés les projets portés par des agglomérations de taille moyenne.

- voies réservées en entrée d'agglomération : aménagements sur des bandes d'arrêt d'urgence, par exemple pour améliorer l'arrivée des cars interurbains notamment en agglomération
 - *Porteurs de projets* :
 - AOM ou AOMR pour les transports guidés
 - Le gestionnaire de voirie pour les projets « voies réservées » avec un avis de l'AOM concernée qui s'engage à faire circuler des véhicules sur la voie prévue
 - *Stade d'avancement des projets* : les travaux ne doivent pas avoir démarrés au 15 décembre 2020. Les travaux de déviation de réseaux ne font pas obstacle à l'éligibilité des projets.
 - *Périmètre de dépenses éligibles* : correspond au périmètre d'infrastructures au sens large. Il ne comprend pas le matériel roulant, les acquisitions foncières ou les études sauf pour les AOM de moins de 100 000 habitants. Ainsi, le « façade à façade » est éligible le long du TCSP et les équipements associés.
Un plafond kilométrique est ensuite appliqué à la dépense éligible.
 - *Calcul de la subvention* : le taux de subvention est variable et modulable selon l'intérêt du projet. Il sera appliqué à la dépense éligible.
 - *Cumul possible avec une autre subvention d'État ?* Non, sur la partie infrastructures, il ne sera pas possible d'ajouter une participation de la DSIL ou du FNADT. Une exception est prévue par rapport au plan de relance : une enveloppe de 300 M€ est prévue sur le volet mobilité gérée par les préfets de région, en accord avec les conseils régionaux. Les préconisations de la DGITM portent sur des financements de projets vélo et transports collectifs. 100 M€ sur cette enveloppe pourraient compléter les aides octroyées par l'AAP.
 - *Possibilité de bonus de subvention* selon 4 thématiques définies au cahier des charges :
 - Desserte des quartiers politique de la ville,
 - Effet du projet sur la qualité de l'air des territoires concernés par une zone à faibles émissions,
 - Utilisation de véhicules zéro émission (au-delà de la réglementation actuelle),
 - Inscription du projet dans une politique de transport/urbanisme coordonnée.
 - *Contenu du dossier* : en termes de justification, il est demandé de présenter le cheminement vers la solution retenue : montrer les effets du projet en termes de transport, sur l'environnement et son insertion dans une politique globale de développement durable notamment en lien avec l'urbanisme.
La philosophie générale est de ne pas proposer des dossiers trop volumineux mais d'insister sur les éléments importants qui facilitent la compréhension du projet.
Le dossier devra comprendre les deux annexes prévues au cahier des charges.
- **Volet PEM** : C'est une nouveauté de cet appel à projets. Selon le nombre de projets proposés et leur nature, le degré de sélectivité sera sans doute plus important que sur le volet TCSP. L'objectif est de proposer des dossiers proportionnels (en termes de contenu) à la subvention visée.
- *Types de projets éligibles* : le PEM devra être desservi par un mode de transport collectif non urbain (train, car). Le but est de favoriser l'intermodalité entre les réseaux urbains et interurbains.
 - *Porteurs de projets* : pour éviter d'avoir plusieurs dossiers sur un même pôle, un seul chef de file présentera le dossier pour l'ensemble des acteurs concernés par le PEM
 - *Stade d'avancement des projets* : les travaux ne doivent pas avoir démarrés au 15 décembre 2020.

- *Périmètre de dépenses éligibles* : correspond au périmètre d'infrastructures. Le périmètre ferroviaire (quais, bâtiments voyageurs) est exclu car d'autres financements de l'État peuvent être sollicités, tout comme les dépenses relatives au stationnement payant pour les voitures individuelles. Le plafond de dépenses éligibles a été fixé à 10 M€.
- *Calcul de la subvention* : le taux de subvention est variable, en fonction de l'intérêt du projet. Il sera appliqué à la dépense éligible.
- *Cumul possible avec une autre subvention d'État ?* Non, sur la partie infrastructures qui est déjà financée par cet AAP.
- *Possibilité de bonus de subvention* si le projet est situé au sein du ressort territorial d'une communauté de communes.

QUESTIONS/RÉPONSES

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ / TAUX DE SUBVENTION :

1. **Les taux de subvention sont-ils connus aujourd'hui ? Sont-ils liés à un type de matériel roulant ?**
 Une enveloppe globale de 450 M€ est prévue, Le taux de subvention dépendra du nombre de projets retenus. Plus le nombre de projets sera important, plus le taux de subvention moyen diminuera. Les taux seront variables selon l'intérêt du projet.
 Dans le précédent AAP, le taux de subvention moyen, rapporté à la dépense subventionnable, était de 16,3%, compris dans une fourchette se situant entre 10 à 25%.
2. **Dans le cadre d'un projet d'augmentation de capacité, l'achat de matériel roulant ou l'allongement de rames peuvent-ils être inclus ?**
 Seule l'infrastructure sera financée par l'AAP. Pour des dossiers d'automatisation de ligne de TCSP, le niveau de service sera analysé : l'offre est-elle comparable ou le service a-t-il été amélioré ? Comme l'AAP subventionne du développement d'offre, le projet doit apporter un service supplémentaire à l'utilisateur (capacité, fréquence...).
 L'aménagement du dépôt (en raison de l'allongement des rames par exemple) peut entrer dans la dépense subventionnable.
3. **Peut-on candidater pour l'extension d'une ligne qui a déjà fait l'objet d'une subvention à un précédent AAP (sur un autre tronçon) ?**
 Les extensions sont parfaitement éligibles.
4. **Le bonus accordé au projet de PEM situé en territoire peu dense est-il limité aux communautés de communes ou concerne-t-il également les agglomérations en zone peu dense ?**
 Le bonus ne sera accordé que si le PEM se situe dans une communauté de communes.
5. **Des projets visant à améliorer la vitesse et la régularité des lignes de TC peuvent-ils être présentés ?**
 Oui, il faut démontrer comment le projet améliore le niveau de service. Dans le cas d'un BHNS en site propre intégral ou quasi-intégral, l'amélioration est implicite. Dans le cas de ce type de projet, il faut démontrer les contraintes : pourquoi n'est-il pas possible de faire un site propre ? par manque de place ? pas assez de congestion ? car il se situe en périphérie ? Le contexte du projet est aussi à présenter : ce type de projet n'a pas le même impact dans une métropole ou une AOM moyenne pour laquelle il s'agira d'un projet phare.
 La cible prioritaire de ce type de projet est davantage les agglomérations moyennes.

6. **Le cahier des charges fait mention d'un plafond pour les sites propres routiers. Ce plafond concerne-t-il les BHNS ?**
Oui.
7. **Pour un projet de câble, les cabines et les gares sont-elles incluses dans la dépense subventionnable ?**
Les stations sont éligibles mais pas le matériel.
8. **Peut-on déposer au 4^e AAP un dossier complémentaire pour un projet lauréat du 3^e AAP sur des dépenses non prises en compte : cas d'un changement de motorisation de véhicules entraînant un nouveau dépôt, des structures de recharge au niveau des P+R et une navette autonome ?**
Si cela concerne les évolutions d'un dossier précédemment déposé, le projet devra présenter les modifications apportées, ces dernières devant faire l'objet d'une délibération spécifique. Un rappel du projet pourra être présenté en insistant sur ces évolutions.
9. **Des études d'opportunité/faisabilité sont en cours sur différentes lignes. Pourrait-on imaginer une instruction en deux temps : plutôt que déposer des dossiers ligne par ligne avec des hypothèses d'évolution de ces lignes qui restent fortes, peut-on envisager déposer des dossiers par groupe de lignes et préciser dans le courant de l'année les hypothèses qui se précisent tant en termes de schéma d'exploitation que de priorisation de l'exécutif sur la mise en œuvre de ces projets ?**
L'instruction des dossiers est faite dans le cadre d'un appel à projets dont les modalités d'instruction ne prévoient pas une analyse des dossiers en plusieurs phases. Le mieux est de présenter l'état d'avancement de chaque projet en toute transparence notamment auprès des DREAL qui seront les premières interlocutrices des AOM pour toutes les questions d'ordre techniques. Par rapport au calendrier prévu de l'AAP, il est difficile d'attendre la fin de l'année et l'arbitrage politique des projets.
10. **Dans le cadre d'une liaison fluviale, les appontements sont éligibles. Qu'en est-il du matériel ?**
Comme pour un TCSP, le matériel n'est pas éligible.
11. **Dans le cas d'un projet d'augmentation de capacité de rames de tramway non liée à une extension du réseau de tramway, la création d'un dépôt peut-elle être éligible à l'AAP ?**
Ce projet est potentiellement éligible si l'AOM démontre que le projet contribue à l'amélioration de la fréquence.
12. **Un projet d'augmentation de capacité d'une ligne de métro avec une modification de l'arrière gare et la création d'un deuxième quai est-il éligible ? Sur quelle base la dépense subventionnable sera-t-elle calculée, sachant que le projet ne créera pas de linéaire de ligne ?**
Oui, ce projet est éligible à partir du moment où il contribuera à diminuer l'intervalle de circulation entre deux rames de métro. Concernant la dépense éligible pour ce type de projet très spécifique, elle sera analysée au cas par cas.
13. **Les surcoûts liés à l'éloignement géographique et aux risques naturels seront-ils pris en compte notamment pour les AOM d'Outre-Mer ?**
Les plafonds kilométriques sont les mêmes quelle que soit la localisation géographique de l'AOM. Ce point peut toutefois être mentionné dans le dossier pour en informer le jury.

14. Des extensions lauréates au 1^{er} AAP, finalement abandonnées, peuvent-elles être présentées au 4^e AAP ?

Oui.

15. Pourriez-vous rappeler les délais de démarrage et de réalisation pour les dossiers PEM ?

Ce sont les mêmes délais que pour les TCSP : les travaux doivent démarrer avant la fin 2025, soit au cours du mandat municipal actuel. Une attention spécifique sera donnée aux projets les plus matures, notamment dans l'optique du plan de relance. Un projet, démarrant en 2025, pourrait paraître plus incertain, même s'il conserve ses chances d'être retenu.

S'agissant des cumuls possibles avec les crédits du plan de relance, les délais calendaires auront toute leur importance car ils concernent des projets dont les travaux doivent débuter avant la fin 2021 et une livraison en 2022. Des exceptions sont toutefois possibles pour des projets importants.

16. Les éventuelles créations de postes nécessaires au pilotage du projet sont-ils subventionnables et à quel taux ?

Non, la maîtrise d'ouvrage n'est pas un poste éligible.

17. Un P+R en ouvrage est-il éligible au PEM ?

Oui, mais ce type de projet paraît moins intéressant qu'un projet plus intégré.

De plus, il est possible que de nombreux projets de PEM soient proposés et que la sélection soit plus forte que pour les TCSP.

DOSSIER DE CANDIDATURE :

18. Dans le cas où l'AOM candidate pour deux projets de PEM, faut-il présenter un ou deux dossiers ?

Deux dossiers seront nécessaires.

19. Quels sont les dépenses à intégrer dans l'assiette subventionnable ?

Tout ce qui est éligible correspond à l'infrastructure liée directement au TCSP y compris les aménagements connexes d'intermodalité comme le stationnement vélo ou la voirie autour du TCSP impactée par son arrivée. Les dépôts liés au TCSP ainsi que les équipements (aménagements en station, SAEIV...) sont également éligibles.

20. De quel type de délibération a-t-on besoin pour candidater ?

Du fait des nouveaux exécutifs, il semble important que ces derniers se positionnent pour acter la demande de subvention. En cas d'impossibilité de délibérer d'ici fin avril, une lettre d'intention du président peut suffire mais l'objectif est de disposer d'un engagement officiel de la collectivité.

21. Le dossier de candidature, pour les projets de TCSP, doit comprendre l'engagement des autorités en charge de l'urbanisme de renforcer la densité et la mixité des quartiers desservis. Pourriez-vous préciser les attentes des services instructeurs ?

Il est essentiel que les projets de TCSP soient un levier pour un aménagement durable des territoires. Deux avantages sont identifiés : d'abord, le TCSP sera plus fréquenté et donc mieux rentabilisé par la densification le long des arrêts de TCSP, et, en retour, cela contribue à offrir un modèle alternatif à l'autosolisme en développant des quartiers, avec de l'habitat, des bureaux, des activités, ..., accessibles sans voiture particulière.

Cet AAP souhaite être un vrai levier d'amélioration de l'articulation urbanisme-transport et d'aménagement durable. Il est ainsi demandé un engagement de l'autorité en charge de l'urbanisme sur des actions à mener (faire évoluer le document d'urbanisme, mettre en œuvre des projets d'axes, des logements sociaux...). Les services instructeurs ne seront pas exigeants sur le type d'actions mais l'engagement est obligatoire.

22. Quelle est l'autorité en charge de l'urbanisme ? Peut-elle être le syndicat en charge du SCOT ? Quelle est la nature de l'engagement ?

C'est plutôt l'autorité en charge du plan local d'urbanisme qui doit s'engager. En effet, elle a en charge les décisions en matière de densification qui s'appliqueront directement aux permis de construire.

Si un syndicat de SCOT est très motivé, par exemple, en s'engageant à modifier le SCOT pour densifier autour des arrêts de transport public, le SCOT s'imposant au plan local d'urbanisme, son engagement est possible. Toutefois, le délai de révision du SCOT et la mise en compatibilité du document d'urbanisme prennent du temps. Cette solution décalerait d'autant l'engagement vis-à-vis du projet de TCSP. Il est ainsi préférable de disposer de l'engagement de ou des autorités en charge de l'urbanisme selon les territoires. Ce dernier sera si possible une délibération, mais un courrier sera accepté.

23. Dans le cas d'un projet composé d'une ligne de tramway, d'une ligne de BHNS et de plusieurs PEM répartis sur le territoire en lien avec ces lignes capacitaires, a-t-on intérêt à faciliter le travail des services instructeurs en déposant un seul dossier ou faut-il proposer plusieurs dossiers ?

Officiellement, un dossier par projet est demandé : chaque projet sera jugé indépendamment car le taux de subvention est différent d'un mode à l'autre. Si les projets présentent des troncs communs, il faudra les affecter à un dossier précis.

24. Dans le cas d'un projet d'extension de tramway comportant également un dépôt et un PEM, combien de dossiers faut-il proposer ?

Si le projet de PEM et le dépôt sont directement liés au projet de tramway (sur le linéaire du TCSP), un seul dossier suffit. Dans ce cas, le PEM est considéré comme une station avec ses éléments d'intermodalité.

Si le PEM se rattache au TCSP, il est à intégrer dans le dossier TCSP. Si le PEM est isolé, il relèvera du volet PEM de l'AAP.

25. Quel est le niveau de détail attendu concernant le bilan carbone ?

Le but n'est pas d'obtenir un bilan détaillé avec des calculs complexes. Les attentes portent plutôt sur un ordre de grandeur. Par exemple, il s'agit d'estimer le carbone économisé par le report modal généré par le TCSP. Le carbone induit par les travaux du TCSP sont également à quantifier.

26. Dans le tableau de répartition des 11 postes de dépenses (page 5 du cahier des charges), qu'entend-on par « autres dépenses » ?

Cette rubrique inclut ce qui ne peut pas être affecté dans les 10 premiers postes. Selon les indications transmises par le porteur de projet, les dépenses seront ou non intégrées à la dépense subventionnable.

27. Que signifie la capacité d'emport (annexe 2 du cahier des charges) ? S'agit-il du nombre de voyageurs par jour ?

La capacité d'emport correspond au nombre de passagers que l'on peut transporter sur la ligne en heure de pointe, sur une temporalité d'une heure, l'heure de pointe dimensionnant le réseau.

28. Comment interpréter « l'évaluation des autres bénéfices environnementaux » listée dans la description des caractéristiques des projets (page 6 du cahier des charges) ?

La question est assez ouverte et permet au porteur de projet de mettre en avant l'impact environnemental de son projet.

29. À quel horizon réaliser les projections sur le bilan socio-économique ou le bilan carbone ? À l'horizon de l'ouverture de la ligne ou plus lointain (2035 par exemple) ?

En général, le bilan est réalisé sur la durée de vie du projet, qui dépend du type de projet (métro, tram, BHNS ...). Comme la subvention porte sur de l'infrastructure, c'est plutôt sur la durée de vie de l'infrastructure qu'il faut se baser et non celle du matériel roulant.

Sur ce volet, une méthodologie pour les grands travaux d'infrastructure de transport de l'État existe mais reste assez lourde à appliquer, d'où la possibilité offerte aux porteurs de projets d'y déroger.

30. Pour les projets de PEM, quelle est l'attente concernant les coûts d'exploitation ?

Les coûts d'exploitation ne seront pas l'élément fondamental pour l'appréciation de ces dossiers. Des éléments globaux établis sur la base de ratios peuvent suffire.

31. Il est envisagé de présenter un projet de BHNS, actuellement au stade des études préliminaires. Le bilan carbone et l'évaluation socio-économique sont prévus dans le cadre de l'étude d'impacts mais cette dernière ne sera pas engagée dans la temporalité de l'AAP. Dans quelle mesure cela risque-t-il de fragiliser le dossier ?

Dans l'absolu, il est préférable de disposer, ne serait-ce que d'une estimation précisant les hypothèses retenues. Ces éléments sont demandés notamment par certains membres du jury : la Direction du Budget est notamment très attentive au soutien de projets présentant une valeur actualisée nette (VAN) positive.

32. L'analyse socio-économique d'un projet de type « chronobus » est-elle obligatoire pour une AOM de moins de 100 000 habitants ?

Aucune exception n'est prévue par le cahier des charges. Toutefois, le but est d'être pragmatique : si le projet est simple, le calcul doit l'être également. Il faut proportionner le dossier et les éléments du dossier à la taille du projet.

CO-FINANCEMENTS :

33. Le contrat de plan est-il exclu des cumuls d'aide ?

Dans la prochaine génération des volets transports des CPER (2023-2027), il n'est pas prévu de financement de TCSP ou de PEM, hors périmètre ferroviaire, sur les crédits de l'État. Il n'y aura donc pas de doublon entre le CPER et l'AAP : le CPER concernera le périmètre purement ferroviaire, le périmètre intermodal relèvera, quant à lui, de l'AAP.

34. Un projet de câble inscrit au CPER 2015-2020 sur le volet région peut-il candidater à l'AAP ?

Oui. L'AAP est le guichet unique de l'État sur la partie infrastructure. Pour des crédits régionaux, il n'y a aucun obstacle.

35. Les subventions FEDER sont-elles compatibles avec les financements de l'AAP ?

Oui, il s'agit de fonds européens.

36. L'accompagnement de la Banque des Territoires ou de l'Agence Française du Développement est-il possible ?

Oui. Quand un projet de TCSP est soutenu par l'État, cela peut aider à libérer des financements d'autres partenaires : BEI, Caisse des dépôts.

37. Une subvention DSIL est-elle cumulable avec celle de l'AAP ?

Tout dépend du périmètre pour lequel la DSIL est intervenue. Si le périmètre est relatif à l'infrastructure, il n'y a pas de cumul possible.

JURY TECHNIQUE :

38. Le principe de notation, élaboré pour classer les projets, sera-t-il rendu public ?

Non, cette notation est plutôt une aide à la décision du Ministre qui fixera la liste des projets retenus et les taux de subvention accordés. Un jury partenarial, comprenant les services de l'État spécialisés dans les transports (dont la DGITM et le CEREMA) et le GART, examinera les dossiers pour éclairer la décision du Ministre.

39. Le jury technique procèdera-t-il à des auditions avec les porteurs de projets ?

Non, il n'est pas prévu d'échanges entre les candidats et le jury. En revanche, le GART organisera, comme lors des précédents AAP, des auditions afin de mieux connaître les dossiers et les défendre lors du jury technique.

RAPPEL

- Site de dépôt des dossiers :
<https://www.dearches-simplifiees.fr/commencer/aap-tcsp-pem-2020>
- Contacts :
 - AAP-TCSP-4@developpement-durable.gouv.fr
 - DREAL / DEAL régionale
 - Au GART : florence.dujardin@gart.org et celina.sabatier@gart.org