



Version de la fiche n°1
Validée lors du comité de suivi du 14/02/23

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 (FEDER)

MOBILITÉ URBAINE 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.

Priorité 2.2 : Favoriser le développement d'une mobilité durable, notamment en zone urbaine.

1. Description de l'objectif

1.1. Logique d'intervention et changements attendus

Le transport carboné représente 62% de la consommation régionale d'énergie finale en 2015 et la consommation d'énergie finale liée aux transports est en constante augmentation, en lien avec la croissance démographique et le développement économique du territoire. Les déplacements en pirogue le long des axes fluviaux restent encore très prégnants (le sans-plomb fluvial représentait, en 2015, 10 % de la consommation de carburant pour le secteur des transports à l'échelle régionale) et le trafic portuaire, fluvial et aérien avec l'extérieur est en hausse constante.

En lien avec le diagnostic réalisé, le programme contribuera à la réalisation de cet objectif spécifique par la limitation des émissions de GES dans le secteur des transports, la baisse de l'engorgement des flux de transports sur la presqu'île et la poursuite d'une planification urbaine efficiente en assurant le développement d'alternatives attractives au véhicule individuel dans le champ des mobilités et du transport renouvelable.



1.2. Typologie d'actions éligibles

TA 37 : L'extension et la montée en gamme des réseaux de transports en commun

Par exemple : deuxième phase de déploiement du réseau de Bus à Haut Niveau de Service (TCSP sur le territoire de l'île de Cayenne), projets liés à la mise en œuvre du PDU de la CACL

TA 40 : La création d'aménagements favorisant les mobilités douces

Par exemple : projets visant à favoriser les parcours piétons et le recours aux mobilités douces dans les agglomérations, centres bourgs et aux alentours des établissements scolaires (déploiement et développement des linéaires de pistes cyclables), actions de sécurisation des déplacements à pied et en vélo (passages de routes, signalisation, etc.),

TA 41 : L'appui au développement des alternatives au véhicule thermique et autres actions visant à réduire la pollution de l'air

Par exemple : études, actions de sensibilisation et d'accompagnement au changement, projets d'expérimentation dans le champ des mobilités douces (solutions techniques, projets pilotes, solutions numériques, etc.), bornes de recharge électrique sur le réseau routier utilisables par les véhicules automobiles et les autobus, actions de prévention sur la qualité de l'air des chantiers (campagnes de sensibilisation / prévention sur la qualité de l'air intérieur)

1.3. Territoires ciblés et/ou localisation des projets

Cayenne, Remire Montjoly, Bourg de Matoury, Soula, Bourg de Kourou et Bourg de Saint Laurent du Maroni

2. Éligibilité des opérations et contraintes réglementaires

2.1. Bénéficiaires potentiellement éligibles

- La CACL pour le type d'action 1 : « L'extension et la montée en gamme des réseaux de transports en commun »
- Pour les autres actions :
 - Les collectivités territoriales, leur groupement et leur établissements publics
 - Les services de l'Etat, leur groupement et leur établissements publics



2.2. Éligibilité des projets

Obligatoires :

- Être en cohérence avec les documents d'urbanisme ou d'aménagement ainsi que les dispositifs contractuels existants ou en cours d'élaboration (PLU, PDU, SAR, SCOT, ANRU, ...)
- Respect du cadre réglementaire et législatif en vigueur (code de l'urbanisme, code des marchés publics, etc.)
- Les projets doivent prendre en compte :
 - Le principe « do no significant harm » : Les projets doivent être compatibles avec le principe consistant « à ne pas causer de préjudice important », dit DNSH ; car ils ne devraient pas avoir d'impact négatif significatif sur l'environnement en raison de leur nature ;
 - Les enjeux climatiques et de développement durable (Prise en compte du développement durable (éco-conception des schémas d'aménagement)
 - Les technologies de l'Information et de la communication

2.3. Éligibilité des dépenses

Les dépenses éligibles correspondent aux dépenses telles que définies dans le décret n° 2022-608 du 21 avril 2022 fixant les règles nationales d'éligibilité des dépenses des programmes européens de la politique de cohésion et de la pêche et des affaires maritimes pour la période de programmation 2021-2027

2.3.1. Dépenses éligibles

- Acquisitions foncières, s'il existe un lien direct entre l'achat de terrain et les objectifs de l'opération concernée (conformément au décret d'éligibilité des dépenses)
- Frais d'acquisition foncière (frais de notaires)
- Etudes relatives à l'élaboration du projet
- Equipements publics (Infrastructures routières, points d'arrêts, mobilier urbain, superstructure...) Acquisition de bus
- Système de billettique sans contact et bornes libre-service
- Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV)
- Système de vidéosurveillance
- Frais de communication (création de site internet, campagnes d'information à la population, etc, ...) Frais induits par l'obligation d'assurer la publicité du cofinancement communautaire du projet



2.3.2. Dépenses inéligibles

- Pour les projets d'infrastructures :
 - Frais de personnel
 - Frais de structure

2.3.3. Les Options de Coûts Simplifiés mobilisables

Les Options de Coûts Simplifiés (OCS) sont proposées par le service Instructeur, sur la base des dépenses prévisionnelles mentionnées dans le dossier de demande de subvention. A ce titre, il est demandé de bien dissocier dans la demande de subvention :

- Les dépenses directes :
 - Dépenses de personnels
 - Autres dépenses directes
- Les dépenses indirectes :
 - Frais de structures
 - Autres dépenses indirectes

Les règlements communautaires stipulent que les subventions accordées peuvent prendre différentes formes (art 53 à 56 du règlement portant dispositions communes) :

- Remboursement des coûts éligibles réellement engagés par le bénéficiaire,
- Coûts unitaires
- Montants forfaitaires
- Financements à taux forfaitaires
- Voire une combinaison de ces différentes formes.

Il est par ailleurs mentionné, que toute opération, non soumise à un régime d'aide d'Etat, et dont le coût total ne dépasse pas 200 000 € prend obligatoirement la forme de coûts unitaires, montants forfaitaires ou taux forfaitaires.

Les frais de structure seront pris en charge exclusivement au travers d'OCS.

Pour les opérations mises en œuvre par voie de marché, l'autorité de gestion fait le choix de ne pas rendre éligible l'OCS frais indirect.

Pour plus d'information, veuillez prendre connaissance de l'annexe 1 "Présentation des options de coûts simplifiés (OCS) réglementaires" du DOMO. Elle présente les différentes modalités des mobilisations des options de coûts simplifiés pour le Programme Guyane FEDER-FSE+ 2021-2027.



3. Sélection des projets

3.1. Procédure de sélection des opérations

Les projets seront sélectionnés par le biais d'AAP sur la base d'une grille de sélection donnant une notation ; sauf pour le projet de TCSP ayant été retenu lors d'un appel à projet national Transports Collectifs et mobilité Durable lancé en 2013, l'opération sera présentée au fil de l'eau. Le FEDER interviendra en contrepartie pour les projets concernés.

Les dossiers seront sélectionnés par ordre décroissant dans la limite de l'enveloppe disponible.

Les dossiers ayant une note inférieure à 10 ne peuvent pas être sélectionnés.

Le groupe technique « Mobilité » donnera un avis technique sur la proposition de notation effectuée par le service instructeur FEDER pour les instances de sélection.

Le groupe technique « Mobilité » est composé de :

En tant qu'autorité de gestion :

- Le Pôle Affaires Européennes

En tant que **co-financeurs** :

- Les services de la Collectivité Territoriale de Guyane,
- Les services de l'Etat,
- Le CNES,

En tant que **services associés pour leur compétence** :

- Les services de la CTG et notamment le Pôle Aménagement, Transports, Développement. Durable des Territoires
- Les services de l'Etat, et notamment ceux de la DGTM

Lorsque le projet nécessite une expertise précise, il pourra être associée un expert référent.

Si une structure du groupe est porteuse d'un projet, elle ne pourra être associée à la sélection des opérations.



3.2. Critères de priorisation pour la sélection des projets

Critère	Sous-critère
1. contribution efficace à l'OS	<ul style="list-style-type: none"> • La contribution aux objectifs chiffrés de l'OS : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Population bénéficiant de mesures liées à la qualité de l'air ◦ Et/ou Nombre annuel d'usagers des transports publics nouveaux ou modernisés ◦ Et/ou Nombre annuel d'usagers des aménagements spécifiques de pistes cyclables • Les projets doivent être de qualité et : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Proposer une solution technique adaptée aux contraintes du territoire ◦ Prendre en compte la pérennité de l'investissement sur 5 ans, afin d'assurer une utilisation efficace à long terme. • Contribue à la cohésion sociale du territoire, • Desserte service publique maillage intermodale entre les différents modes de transport • Le délai de réalisation
2. Cohérence avec les stratégies européennes, nationales ou locales et/ou correspondantes à la condition favorisante applicable	<p>La cohérence avec :</p> <p>Le cadre stratégique national</p> <p>Au niveau régional :</p> <p>Opération qui s'inscrit dans le SAR</p>
3. Prise en compte des problématiques d'accessibilité et limitation de l'impact environnemental	<ul style="list-style-type: none"> • Action intégrant la promotion de l'insertion des personnes en situation de handicap, et plus globalement l'accessibilité pour tous les publics visés, intégrant par exemple les enjeux de localisation/d'accessibilité • Démontrant les dispositions envisagées visant à limiter les impacts des actions sur la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre • Prenant en compte le principe des solutions fondées sur la nature • Prenant en compte les objectifs du développement durable dans la conception et la conduite du projet en cas d'infrastructure
4. Rapport entre montant de l'aide, les activités entreprises et la réalisation des objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Capacités financières et de gestion • Capacité administrative : le pilotage du projet et de l'organisation du projet (respect du calendrier et atteinte des résultats fixés)

La grille de sélection pondérant ces critères est en annexe 1.

En cas d'appel à projet, des nouveaux critères pourront être définis.



4. Modalités de financement

4.1. Modalité de calcul de l'assiette éligible

L'assiette éligible sera calculée sur la base des dépenses éligibles présentées par le porteur de projet.

4.2. Intensité d'aides publiques maximal

Secteur non-concurrentiel : 100%

Secteur concurrentiel : selon la réglementation européenne en vigueur

4.3. Taux de cofinancement FEDER++

Taux de cofinancement indicatif FEDER : 42%

4.4. Enveloppes dédiées

Enveloppe prévisionnelle de FEDER : 24,5 M€ pour la période 21-27

5. Complémentarité avec d'autres dispositifs (en cours de rédaction)

5.1. Autres Programmes européens

Fonds	Synergie
Avec les autres OS du FEDER – FSE +	<p>Les types d'action de ce RSO s'inscrit dans une complémentarité avec les RSO 4.2 : infrastructures d'éducation et de formation et 4.5 : infrastructures médico-sociales et de santé ; pour une cohérence des aménagement territoriaux et dans un objectif de cohésion sociale.</p> <p>De même, ces actions sont complémentaires de celles de l'OS 2.7 dans un objectif d'améliorer la qualité de l'air et de répondre aux objectifs de lutte contre le changement climatique.</p> <p>Pour finir, cet OS est complémentaire à ceux du FSE+ en soutenant la mobilité des personnes en situation précaire ou démunie : Dans le cadre d'un parcours d'insertion sociale et professionnelle, la prise en charge du déplacement des individus sera prise en charge sur les</p>



	mesures FSE+ pour permettre de réduire les freins à l'accès à la qualification et à l'emploi.
Avec le FEADER	
Avec le FEAMPA	
Avec le FEDER-CTE (PCIA)	

6. Modalités de mise en œuvre

6.1. Service instructeur

Collectivité Territoriale de Guyane – PAE - Département instruction -Service FSE +

6.2. Procédure

Seuls les dépôts dématérialisés sur e-synergie des demandes d'aides et de paiements sont acceptés.

Les avances ne sont pas possibles.

6.3. Mise en œuvre et suivi de l'avancement des opérations cofinancées

6.3.1. Indicateurs de réalisations

Les indicateurs de réalisation à renseigner pour le suivi de la mise en œuvre des projets sous cet objectif spécifique sont les suivants :

ID	Indicateur	Unité de mesure	Valeur intermédiaire (2024)	Valeur cible (2029)
RCR57	Capacité du matériel roulant respectueux de l'environnement pour les transports publics collectifs	passagers	550,00	550,00
RCO58	Aménagement spécifique de pistes cyclables bénéficiant d'un soutien	Km	0	10



6.3.2. Indicateurs de résultats

Les indicateurs de résultat à renseigner pour le suivi de la mise en œuvre des projets sous cet objectif spécifique sont les suivants :

ID	Indicateur	Unité de mesure	Valeur cible (2029)
RCR50	Population bénéficiant de mesures liées à la qualité de l'air	personnes	31 000,00
RCR62	Nombre annuel d'utilisateurs des transports publics nouveaux ou modernisés	Utilisateurs/an	3 124 368,00
RCR64	Nombre annuel d'utilisateurs des aménagements spécifiques de pistes cyclables	utilisateurs/an	153 482,00

6.3.1. *Catégorie d'intervention

Ce tableau donne des indications sur les catégories d'intervention :

Type d'action	Domaine d'intervention	Montant	Forme de financement	Territoire	Egalité entre les hommes et les femmes
TA 1	081. Infrastructures de transport urbain propres	14 M€	01. Subvention	33. pas de ciblage géographique	02. Intégration des questions d'égalité entre les hommes et les femmes
TA 2	083. Infrastructure cycliste	8,5 M€			
TA 3	086. Infrastructures pour les carburants alternatifs	2 M€			

7. Les obligations en termes de publicité et de communication

Les obligations de communication concourent pendant et après la réalisation de l'opération subventionnée. Ces obligations de publicité s'imposent sur tous les supports de communication du bénéficiaire (immeuble, matériel, site internet, réseaux sociaux, support de formation, spot, contrat de travail...).

Le bénéficiaire doit conserver la preuve du respect de ses obligations de communication (photos et tout autre support adapté). Ces éléments seront demandés lors du paiement de la subvention et en cas de contrôle.

Le non-respect des obligations de communication peut entraîner une annulation de prise en charge de la dépense de communication voire un reversement de 3% de la subvention obtenue.

Afin de connaître les obligations en matière de publicité le bénéficiaire peut se rendre sur www.europe-guyane.fr ou au Pôle des Affaires Européennes, route de Suzini, à Cayenne.