

DISPOSITIF D'INTERVENTION REGIONAL D'INTERMODALITE GRAND EST (DIRIGE)

Délibération N° 17 SP 674 du 28/04/2017

Direction : Transports et Mobilité

► OBJECTIFS

Par ce dispositif, la Région Grand Est veut favoriser la réalisation de projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant de la compétence de la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports non-urbains de voyageurs.

Ce dispositif correspond à l'harmonisation des dispositifs qui existaient précédemment dans les Régions Alsace et Lorraine et intègre un volet spécifique « Pacte de Ruralité ».

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs définit l'offre de transports, la tarification applicable sur son réseau et fixe le niveau de service qui doit être fourni aux usagers dans le cadre des conventions et contrats qui lient la collectivité aux différents transporteurs et prestataires.

Au-delà de ces interventions qui entrent directement dans son champ légal d'intervention, la Région met en place des dispositifs volontaristes permettant d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transports et donc de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs. Les gares et points d'arrêt sont les portes d'entrée sur le réseau régional de transport et constituent à ce titre des lieux stratégiques dans la chaîne du déplacement des voyageurs.

Ces lieux situés à la frontière entre le réseau de transport et le territoire doivent pouvoir bénéficier de traitements spécifiques permettant d'atténuer le phénomène de rupture de charge pour les usagers, d'ancrer les transports régionaux aux territoires et de fournir des services facilitant les déplacements des usagers.

Pour cela, il est nécessaire que la Région accompagne les acteurs locaux et les porteurs de projets afin de faciliter l'accès au réseau régional de transport, et ce même si la Région n'est propriétaire ni des gares, ni des emprises foncières sur lesquelles ces projets sont développés. Il s'agit donc d'une intervention volontariste de la collectivité, nécessaire au développement de l'attractivité de son réseau de transport.

Le développement de l'attractivité du réseau régional par ces investissements doit permettre d'accroître le niveau des recettes perçues de la part des usagers, et donc de contribuer à limiter, voire à réduire, la contribution de la collectivité aux coûts de fonctionnement de son réseau de transport.

► TERRITOIRES ELIGIBLES

Le territoire éligible correspond à celui de la région Grand Est, sauf exceptions ci-après. Le dispositif ne profitera ainsi qu'aux points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant directement du ressort territorial de la Région Grand Est, hormis les points d'arrêt routiers prioritaires définis comme tels aux Agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP) et desservis pas des circulations conventionnées avec la Région en dehors de son ressort territorial..

► BENEFICIAIRES

DE L'AIDE

- Les collectivités territoriales ou leur groupement;

- SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

DE L'ACTION

- Les usagers du réseau régional de transport

► PROJETS ELIGIBLES

NATURE DES PROJETS :

- Etudes et travaux d'aménagement des points d'arrêt de transport ferrés et routiers.
- Etudes et travaux pour l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux et leur environnement visant à faciliter le rabattement multimodal (ex : parvis piéton, arrêts de transport collectifs, stationnement deux roues (places en abri fermé ou non), parkings de surface, bornes de recharge électrique, libération-reconstitution d'emprises ferroviaires nécessaires à la réalisation de stationnement, cheminement piéton et cyclable du périmètre transport, parking en ouvrage.
- Etudes et travaux nécessaires au déploiement du référentiel service et confort dans les points d'arrêt ferroviaires conformément au schéma de service établi à l'échelle du Grand Est.
- Etudes et travaux permettant la mutation des points d'arrêt ferroviaires et l'optimisation du patrimoine: revitalisation de bâtiments en gare dont rénovation, réhabilitation, démolition, création ou réouverture de point d'arrêt.

PROJETS INELIGIBLES :

- les projets n'étant pas de nature à concerner directement ou indirectement le transport de compétence régionale comme par exemple les parcs de stationnement à usage principalement urbain ;
- les projets concernant uniquement l'embellissements (ravalement, mise en lumière...).

METHODE DE SELECTION

En cohérence avec la volonté de la Région d'un pilotage actif de son dispositif sur le territoire, il est demandé aux partenaires d'intégrer les services de la collectivité très en amont de la réflexion pour que le programme corresponde aux orientations régionales. Pour chaque projet, la Région se réservera dans tous les cas le droit d'apprécier l'opportunité de son intervention.

En phase amont, la Région déterminera notamment le besoin cible de stationnement vélo et automobile sur une durée longue de 10 ans. La Région tiendra à jour la liste des fréquentations quotidiennes servant de référence au calcul de la subvention régionale (base: données marketing ventes SNCF pour 2017-2018, puis données des comptages CELEC unifiées à compter de 2019) et mise à jour annuellement. De même, la Région définira le périmètre transport concerné sur lequel l'aide régionale sera examinée, c'est-à-dire la zone liée par ses fonctionnalités et usages au transport régional.

La Région veillera également à ce que les projets soient réfléchis selon une approche intégrée traitant l'ensemble des périmètres ou phasant, le cas échéant, dans le temps leur traitement (ex: intégrer dans la réflexion le devenir d'un bâtiment voyageurs n'ayant plus de fonction transport lors du réaménagement d'un pôle d'échange). De même dès les premières réflexions, les éventuels cofinanceurs seront identifiés, notamment via le bloc intercommunal, afin de les associer à la définition du projet et faciliter les financements ultérieurs.

Dès lors que le projet mobilise du foncier communal ou propriété de SNCF Réseau, la solution d'une réalisation sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité (commune, intercommunalité, ou

Région) sera favorisée, et ce dans la mesure où ce partage permet de limiter les frais relatifs à la maîtrise d'ouvrage de l'opération et d'escompter des délais de réalisation plus courts.

La maîtrise d'ouvrage des projets par la Région sera une solution possible dans le cas où la collectivité locale ne dispose pas des moyens techniques de suivre en direct une opération. Le calcul définitif de la subvention régionale sera établi sur la base du reste à charge du porteur de projets, déduction faite de toutes les autres participations financières des cofinanceurs.

Pour tous les types d'intervention, l'aide régionale sera conditionnée à la démarche locale d'information des habitants des territoires bénéficiaires de la réalisation du projet et des cofinancements, ainsi que du renforcement de la signalétique locale.

► DEPENSES ELIGIBLES

Sont éligibles les dépenses HT pour les études et travaux, les frais de MOA et MOE, et les frais annexes (type diagnostic, mission de bureau de contrôle, études de sol...) ainsi que toutes dépenses nécessaires à la bonne réalisation des projets.

Dépenses inéligibles

- les acquisitions foncières ;
- la taxe d'aménagement ou d'autres taxes restant à la charge du bénéficiaire du projet.

► NATURE ET MONTANT DE L'AIDE

- **Nature** : subvention avance remboursable à taux zéro
- **Section** : investissement fonctionnement
- **Taux maxi** : 60% en cas de bonus ruralité, 50% ou 20% dans les autres cas selon la situation décrite ci-après.

Pour les points d'arrêt ferroviaires (périmètres parvis piéton, arrêts de transport desservant la gare, stationnement vélo et voiture, bornes de recharge véhicules électriques, libération / reconstitution foncier ferroviaire pour stationnement...), les principes de financement, modulés selon la fréquentation, seront les suivants :

- subvention régionale d'un taux maximal de 50% du reste à charge de la collectivité porteuse du projet (en général commune ou intercommunalité), avec plafond en montant valable 5 ans : < 50 voyageurs / jour plafonné à 110 K€, 50-200 v/j plafonné à 220 K€, 200- 600 v/j plafonné à 440 k€, 600-2000 v/j plafonné à 660 k€ ;
- subvention régionale au taux maximal de 20% du périmètre transport, sans plafond en montant pour les gares > 2000 voyageurs/jour. Ce taux est adapté à la nature plus diverse des cofinanceurs susceptibles de contribuer à ces projets plus structurants.

Ces subventions peuvent faire l'objet d'un bonus dans les 3 cas suivants :

- bonus « ruralité » : le taux régional passe de 50% à 60% de subvention du reste à charge de la collectivité territoriale, dans 3 cas : gares situées sur des lignes identifiées comme devant être revitalisées (capillaire), gares situées dans les communes / EPCI classés « Pacte de ruralité », ou en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge ;
- bonus « gare à haut potentiel de rabattement » : gares identifiées au préalable dans lesquelles plusieurs lignes ferroviaires et routières régionales passent et se rabattent avec l'organisation de correspondances ou en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge.

La gare identifiée à haut potentiel peut profiter d'une augmentation de son plafond et bénéficier de celui du seuil supérieur prévu normalement au regard de sa fréquentation (sauf pour les gares entre 600 et 2000 v/j dont le plafond passe de 660 à 880 k€ par souci de cohérence) ;

- bonus parkings en ouvrage (pour toutes les gares) et/ou stationnement vélo (pour les gares > 2000 voyageurs) : en cas de projet sous MOA publique, subvention régionale de maximum 50% du reste à charge de la collectivité territoriale, sans plafond. En cas de concession, prise en charge de 50% des investissements apportés sous forme de subvention par la collectivité accompagnant le projet. En contrepartie et en cas de stationnement payant (en MOA publique ou concession), le bénéficiaire s'engagera à proposer un tarif réduit significatif aux usagers du TER réguliers et occasionnels durant toute la vie de l'ouvrage.

Un même projet pourra cumuler plusieurs dispositions de bonus, la Région se réservant toutefois la décision de définir son niveau d'intervention pour chaque projet en fonction de l'opportunité et de la situation. Par exemple, en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge, ce dernier pourra cumuler selon sa situation le bonus ruralité et le bonus gare à haut potentiel de rabatement.

Pour la mutation des points d'arrêt ferroviaires et afin de permettre l'adaptation du patrimoine et faciliter l'émergence de projets locaux de développement, une aide spécifique est proposée avec un taux maximal de 50 % du reste à charge de la collectivité territoriale, de 100 k€ pour les projets de rénovation / réhabilitation de bâtiments en gare et de 45 k€ pour les démolitions.

Par ailleurs, la Région plafonnera son intervention à 1 M€ pour les réouvertures / créations de points d'arrêt ferroviaires, sous réserve qu'il n'y ait pas d'impact sur les roulements matériels, le temps de parcours et en prévoyant d'intégrer les impacts financiers des éventuelles mesures compensatoires au coût global du projet. L'ensemble de ces dispositions peuvent être cumulées avec le volet intermodal.

En ce qui concerne l'aménagement et la mise en qualité des points d'arrêt routiers, il est proposé de se limiter dans un premier temps aux points d'arrêt TER prioritaires tels que définis aux Agendas d'accessibilité programmée issus des 3 anciens périmètres régionaux, tout en permettant l'examen au cas par cas des demandes des collectivités pour l'ensemble du réseau routier. De même sont éligibles les points d'arrêt routiers prioritaires au titre de l'accessibilité sur les réseaux transférés par les Départements. Pour les points d'arrêt routiers, le financement du périmètre transport est fixé avec un taux maximal de subvention de 50 % du reste à charge de la collectivité territoriale (avec le cas échéant un bonus ruralité passant le niveau de subvention à 60 %), déduction faite des autres participations, avec un plafond de 7500 euros HT par point d'arrêt physique.

- **Remarque :**

► LA DEMANDE D'AIDE

MODE DE RECEPTION DES DOSSIERS

Fil de l'eau

Appel à projet

Appel à manifestation d'intérêt

TOUTE DEMANDE DOIT FAIRE L'OBJET D'UNE LETTRE D'INTENTION

Cette lettre adressée au Président de la Région doit démontrer que l'aide allouée a un effet incitatif. Si cet effet n'est pas démontré, l'aide ne pourra être accordée. La lettre de demande d'aide régionale sera accompagnée de :

- le nom du porteur de projet ;
- une description du projet et de sa localisation ;
- le plan des aménagements ;

- les devis descriptifs et estimatifs ;
- l'ensemble des postes de dépenses du projet et le plan de financement, faisant apparaître la contribution du maître d'ouvrage et sa justification au regard de la loi NOTRe ;
- la délibération du maître d'ouvrage et de la Communauté de communes approuvant le projet ;
- le type d'aide sollicitée et le montant du financement public estimé nécessaire pour le projet, le montant de l'aide sollicitée ;
- le calendrier de réalisation.

La date de réception par la Région de la lettre d'intention doit être antérieure à la date de démarrage de l'opération.

► ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

Les modalités détaillées de l'instruction ainsi que les engagements du bénéficiaire figurent dans le dossier de demande d'aide à compléter obligatoirement selon la forme requise. À défaut, le dossier sera considéré comme irrecevable.

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le soutien financier de la Région dans tout support de communication.

► MODALITÉS DE VERSEMENT DE L'AIDE

Les modalités de versement seront précisées dans les décisions attributives de subvention et les conventions de financement.

► MODALITÉS DE REMBOURSEMENT EVENTUEL DE L'AIDE

La Région se réserve le droit de ne pas verser au bénéficiaire tout ou partie de l'aide régionale et/ou de faire mettre en recouvrement par le Payeur Régional sur présentation d'un titre de recette émis par elle, le montant intégral de l'aide régionale versée, dans les hypothèses indiquées ci-après :

- en cas de manquement total ou partiel du bénéficiaire à l'un quelconque des engagements et obligations issus des présentes ;
- en cas d'inexactitude sur les informations fournies et les déclarations faites par le bénéficiaire à la Région ;
- en cas de procédure collective ou de règlement amiable du bénéficiaire ;
- en cas de non présentation par le bénéficiaire à la Région des documents destinés au versement de la subvention dans le délai de 3 mois suivant la date limite de réalisation de l'opération.

► SUIVI – CONTRÔLE

L'utilisation de l'aide octroyée fera l'objet d'un contrôle systématique portant en particulier sur la réalisation effective des opérations et le respect des engagements du bénéficiaire.

► RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

- L'ensemble des conditions d'éligibilité à subvention régionale fera l'objet d'une description détaillée dans un guide diffusé aux collectivités et décrites dans les conventions.
- Les projets subventionnés devront être conformes aux référentiels d'aménagement de la Région, tant sur la qualité des équipements que sur les coûts d'objectif.

► DISPOSITIONS GENERALES

- L'instruction ne pourra débuter que si le dossier est complet.
- Le versement d'une aide régionale (ou son renouvellement) ne constitue en aucun cas un droit acquis.
- La conformité du projet aux critères d'éligibilité n'entraîne pas l'attribution automatique de l'aide sollicitée. En effet, le Conseil Régional conserve un pouvoir d'appréciation fondé notamment sur le degré d'adéquation du projet présenté avec ses axes politiques, la disponibilité des crédits, le niveau de consommation de l'enveloppe budgétaire ou encore l'intérêt régional du projet.
- L'aide régionale (ou son renouvellement) ne peut être considérée comme acquise qu'à compter de la notification au bénéficiaire de la décision d'attribution prise par l'organe délibérant compétent.
- L'attribution d'une aide se fait dans la limite des crédits votés au cours de l'exercice d'attribution de l'aide.
- Les principes suivants encadrent également la mise en application financière du dispositif:
 - les montants plafonds sont valables durant 5 ans par point d'arrêt, ceci à compter de la signature de la première convention. Les subventions peuvent être consommées via plusieurs conventions ;
 - pour les aménagements de places de stationnement, un guide régional de prescriptions précisera le niveau de qualité attendu et fixera le coût cible maximum à la place. Les dépassements de coûts cibles ne sont pas éligibles à la subvention régionale ;
 - pour SNCF G&C, les taux de MOA/MOE applicables et conventionnés antérieurement avec la Région Alsace par seuil de projet restent applicables et sont étendus à l'ensemble du Grand Est ;
 - pour tous les porteurs, il sera exigé la systématisation des optimisations de programmes, y compris sous maîtrise d'ouvrage SNCF sous forme d'estimation détaillée et optimisée des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre ;
 - dans le cas de projet CPER déjà contractualisé, le financement prévu au titre du CPER sera déduit du montant éligible au titre de la politique gare.

► CONTACTS

En cas de questions, vous disposez de deux possibilités afin d'identifier l'interlocuteur privilégié qui pourra vous renseigner sur les modalités pratiques du dispositif DIRIGE :

- L'Agence territoriale de la Région Grand Est du ressort territorial du projet ;
- La Direction des Transports et de la Mobilité via l'adresse transports@grandest.fr