

Priorité de développement n° 1 : Transition énergétique, mobilités, ressources

Fiche action n° 1.4 : Mobilités : Gares, transports, covoiturage, accessibilité et liaisons douces

Problématique spécifique à cette action

La situation géographique de la Bretagne au sein du territoire national et européen contraint son accessibilité. Le pays de Saint-Brieuc est de fait, également concerné. Si les infrastructures routières sont largement développées, le développement des transports collectifs constitue un enjeu important pour le territoire, à l'heure où le développement de la ligne Bretagne Grande Vitesse et la prise en compte des enjeux énergétiques et du développement durable sont au cœur de tous les projets.

L'arrivée de la ligne Bretagne Grande Vitesse met Saint-Brieuc, ville centre du territoire, à 2h10 de Paris. La question ensuite est celle du déploiement de la mobilité en interne sur le territoire, afin que ce rapprochement avec la capitale soit l'occasion de penser l'ensemble des mobilités, en interne du territoire : gare de Lamballe, déplacements doux, intermodalité sont indispensables au développement de la chaîne d'accessibilité et doivent mailler efficacement du territoire.

Le pays de Saint-Brieuc bénéficie d'un équipement ferroviaire important, qui permettrait une desserte en étoile du territoire (nord – sud et est-ouest). Ces lignes sous utilisées voire inutilisées pourraient pourtant faire l'objet d'une approche pour préparer les déplacements de demain sur le territoire.

Les usages des modes doux doivent également se développer sur le territoire. A titre d'exemple, la pratique cycliste dispose d'un potentiel important de développement, pour différents publics. Certaines populations ont des pratiques de mobilité de proximité (les jeunes par exemple, y compris en milieu rural) ; faciliter l'intermodalité peut également permettre de combiner des déplacements ; enfin, les Côtes d'Armor sont un département où la pratique cyclable de loisirs est très développée ; elle pourrait aussi se déployer pour les déplacements au quotidien

En parallèle, le pays de Saint-Brieuc reste marqué par une facette rurale importante, où les déplacements domicile-travail en voiture restent très nombreux et constituent une des seules alternatives existantes. Le développement d'actions visant à favoriser le covoiturage (notamment à travers le développement de haltes multimodales) trouve également toute sa place au sein de cette priorité.

De manière transversale, une attention particulière sera portée à l'implication de la société civile, au sens large, dans les projets. En effet, ces derniers seront d'autant plus efficaces et pertinents qu'ils seront partagés et soutenus par les habitants, les acteurs locaux, les usagers.

Une attention particulière sera également portée à l'accessibilité, au sens large, de ces nouvelles offres de déplacements : accessibilité aux PMR, accès, à la mobilité, des personnes en situation de précarité.

Type de projets éligibles

- Les projets d'aménagement des gares, hors PEM de Saint-Brieuc.
- Les projets de transport en commun en site propre
- Les projets d'aménagement et d'équipement de haltes multimodales (aires de covoiturage)
- Les projets d'aménagement de liaisons douces, voies vertes, pistes cyclables en site propre
- Les études visant à favoriser la mobilité au sein des territoires
- Les projets visant à développer les mobilités alternatives
- Les projets visant à faciliter la mobilité de publics défavorisés

Type de bénéficiaires

Sont éligibles les bénéficiaires tels que :

- collectivités territoriales et leurs groupements
- établissements publics
- GIP
- associations
- sociétés d'économie mixte

Dépenses éligibles

- Frais d'études et maîtrise d'œuvre
- Acquisitions foncières dédiées à la réalisation d'un projet précisément déterminé
- Équipements et travaux indispensables à la modernisation et l'extension des gares, au bénéfice d'une offre de service plus étendue, d'un déploiement multimodal des déplacements
- Équipements et travaux indispensables à l'amélioration du réseau de transport en commun en site propre et au partage de l'espace public, au bénéfice d'un renforcement des modes de déplacements doux
- Équipements innovants en matière de service aux voyageurs, de réduction des émissions et de performance énergétique
- Équipements et travaux visant l'aménagement de haltes multimodales autour de nœuds de congestion et/ou depuis les routes fréquentées
- Équipements et travaux visant l'aménagement de liaisons douces
- Acquisition de vélos électriques/vélos, et autres modes de déplacements doux s'inscrivant dans un projet global d'aménagement de voies douces et à usage collectif

Dépenses non éligibles

- Dépenses d'aménagement de l'espace public à vocation d'embellissement
- Dépenses d'aménagement liées à la création de bandes cyclables
- Acquisition foncières non liées à la réalisation d'un projet
- Constitution de stocks fonciers par anticipation (réserves foncières)
- Les études, pré-diagnostic, diagnostic et travaux en lien avec les plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE)
- Dépenses de fonctionnement structurelles
- Acquisition de vélos électriques/vélos, et autres modes de déplacements doux à usage administratif ou interne des collectivités (élus comme agents) ou autres structures

Conditions spécifiques d'intervention de la Région

L'aide régionale pourra être attribuée sous réserve que :

Pour les actions visant à développer l'intermodalité.

- les autorités organisatrices de transport concernées soient associées.

Autres conditions à préciser lors de l'analyse des fiches projets.

Modalités de financement

Autofinancement minimum	20 % ou 30 % selon le taux d'autofinancement minimum légal en vigueur ¹
Plancher de subvention régionale (en € et en %)	5 000 € ² et 10 % si dépense subventionnable < 1M€ 100 000 € si dépense subventionnable ≥ 1M€
Plafond de subvention régionale (en € et en %)	50 % de subvention régionale totale
Complément d'informations	Conditions pouvant être ajustées à la marge par le comité unique de programmation, dans le respect des modalités définies par la Région dans la présente convention.

Indicateurs de réalisation

Ils mesurent la réalisation concrète de la fiche action (indicateurs donnant lieu à des valeurs chiffrées, avec définition de valeurs cibles). Pour les types d'actions mobilisant par ailleurs les fonds européens, ces indicateurs

¹ sauf exceptions prévues dans les modalités d'intervention de la présente convention.

² Plancher ramené à 2 000 € pour les associations

sont conçus de façon à alimenter les indicateurs prévus dans le PO Feder/Fse, le PDR Feader et le PO Feamp. Ces indicateurs peuvent être ajustés par le comité unique de programmation, dans le respect des modalités définies par la Région.

- Nombre de gares
- Nombre de Transports Collectifs en Site Propre
- Nombre de haltes multimodales
- Nombre d'usagers supplémentaires
- Taux de fréquentation des lignes ferroviaires
- Taux de fréquentation des TCSP
- réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture sur le territoire

Le territoire a-t-il vu apparaître des projets répondant à cette orientation ? Quels impacts ont-ils eu quant aux objectifs identifiés ?

- Km de liaisons douces financées
- Si existant : évolution de la pratique de l'auto-solisme
- Nombre de dynamiques collectives financées (projets partenariaux mobilisant différents acteurs : publics, privés, citoyennes,...) sur le sujet
- Nb de projets évalués