



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



DÉLÉGATION
INTERMINISTÉRIELLE
À LA VILLE
<http://www.ville.gouv.fr>



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire



Désenclavement : transports et qualité de service

Appel à projets

**« Des quartiers vers l'emploi :
une nouvelle mobilité »**

Préambule

La mobilité constitue l'une des conditions de l'intégration sociale et urbaine ; or de nombreux travaux montrent que les populations résidant dans les quartiers de la politique de la ville, le plus souvent excentrés, se déplacent plutôt moins qu'ailleurs.

A cela plusieurs raisons : la motorisation y est plus faible que la moyenne, l'offre de transport en commun, même lorsqu'elle couvre bien les territoires, pose parfois des problèmes en termes de niveau et de qualité de service (destination, amplitude et fréquences) et d'adaptation aux besoins des populations.

Ces quartiers se distinguent en effet par la présence plus importante de jeunes, de personnes en recherche d'emploi, de familles nombreuses, de ménages disposant de faibles revenus et d'actifs travaillant en horaires décalés. Par ailleurs, les études menées soulignent combien la mobilité ne peut se réduire à la seule question des déplacements et des transports. Certains ont en effet des réticences pour sortir de leur quartier ou de leur ville, en particulier lorsque les difficultés à appréhender et utiliser les réseaux de transport sont grandes.

Différentes initiatives ont été prises depuis une dizaine d'années pour répondre à ces problématiques, parmi lesquelles deux appels à projets « transports urbains et intégration sociale » en 1996 et « mobilité urbaine pour tous » en 2002, lancés par la Délégation interministérielle à la ville (DIV) et la Direction des transports terrestres (DTT), en association avec le Groupement des autorités responsables des transports (GART), le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), l'Union des transports publics (UTP) et la Région Ile-de-France.

Le bilan général des expérimentations montre que, pour répondre aux besoins des populations, il est nécessaire de diversifier l'offre de déplacements en s'appuyant aussi sur l'amélioration de la qualité des transports publics, sur la mise en place de services à la mobilité et sur des aménagements légers qui facilitent les cheminements.

Dans cette perspective, plusieurs approches contribuent à rendre la ville plus accessible à tous. Elles sont tout à la fois physiques, économiques et cognitives. Les approches physiques prennent en compte l'existence et l'accessibilité des moyens de transport (complémentarité et accessibilité de différents modes, information, qualité et performance du service transport, petits aménagements). Les approches économiques rappellent que la mobilité est pour partie liée aux revenus des ménages (tarification adaptée). Enfin, les approches cognitives permettent de réduire l'enclavement par la connaissance des réseaux et des territoires (accompagnement et apprentissage à la mobilité).

Parmi les publics concernés, les actifs ayant un emploi ou en recherche d'emploi sont la cible première de cet appel à projets. En effet, leurs déplacements liés à l'emploi ont souvent des destinations situées en périphérie des agglomérations, parfois à horaires décalés ou fragmentés dans la journée. Ainsi, l'aire moyenne de recrutement des employeurs devient hors de portée de ceux qui n'ont pas l'usage d'un véhicule particulier pour effectuer leur trajet domicile/travail et qui ne disposent pas à proximité de transports en commun. L'éloignement des pôles d'emploi et l'absence de moyens de transports adaptés peuvent ainsi conduire au renoncement à un emploi, ou au rejet d'une candidature par l'employeur.

1 - Les objectifs

Pour désenclaver les quartiers et favoriser la mobilité de leurs habitants, le Comité interministériel des villes du 20 juin 2008 a annoncé un certain nombre de dispositions qui permettent l'amélioration de l'offre globale en transports en commun.

Ainsi, 500 millions d'euros sont réservés sur les crédits prévus dans le cadre du développement des transports en commun du Grenelle de l'environnement, pour financer la desserte des quartiers sensibles. Des projets d'investissement en infrastructures lourdes sont déjà identifiés en Ile-de-France et dans les autres régions, le développement de métros, tramways et bus à haut niveau de service s'appuie sur un appel à projets auprès des autorités organisatrices de transports urbains, lancé en novembre 2008.

Dans le même temps, pour améliorer la qualité des déplacements des usagers et déployer rapidement une offre de transport élargie et renforcée dans les quartiers prioritaires, deux grands axes d'intervention sont définis. Il s'agit d'une part, de soutenir des interventions ponctuelles d'investissement en Ile de France à hauteur de 20 millions d'euros pour l'Etat, et d'autre part, **d'appuyer une quarantaine de projets basés sur un objectif de « désenclavement et d'accessibilité à l'emploi »**. A cette fin, ils bénéficieront d'un soutien financier de l'Etat (Ministère du Logement et de la Ville) de 15 millions d'euros sur trois ans.

Cet appel à projets s'intitule : « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » ; il est réalisé sur l'initiative du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du Secrétariat d'Etat à la ville. Les services en charge de son suivi sont la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et la Délégation interministérielle à la ville (DIV).

L'objectif est d'inciter les différents acteurs (autorités organisatrices de transport, collectivités, exploitants, associations, employeurs, ...) à proposer des solutions répondant aux besoins de desserte des bassins d'emploi depuis les quartiers prioritaires, à travers l'amélioration de l'offre locale, notamment par une meilleure adéquation géographique et temporelle des transports en commun, et par le développement et l'amélioration de l'offre de services à la mobilité.

Il s'agit de favoriser la coopération entre différentes collectivités pour faciliter la prise en charge des déplacements au titre de leurs différentes compétences : organisation des transports publics, mais aussi développement économique, insertion ou formation professionnelle. Les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) sont ainsi invitées à développer des partenariats avec les communes et leurs groupements, mais aussi avec les départements ou les régions de façon à coordonner les actions pour créer les conditions de mise en oeuvre d'une offre qui réponde au plus près aux besoins de déplacements des populations concernées.

Dans cette perspective, il est indispensable d'appréhender les besoins dans leur globalité, en intégrant l'ensemble de la chaîne de déplacements pour organiser de manière optimale les différents modes de transport et les actions d'accompagnement. Enfin, au regard des impératifs concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et du coût du

carburant pour les ménages, les moyens proposés doivent constituer une alternative durable à l'usage individuel de la voiture.

Cette offre de transport et de services à la mobilité adaptée à la diversité des situations territoriales, se fera en cohérence avec les différentes politiques locales, comme les Contrats urbains de cohésion sociale, les projets de rénovation urbaine, les plans de déplacements urbains, les Agendas 21 locaux lorsqu'ils existent, mais aussi avec les différentes politiques et actions liées à l'emploi et à l'insertion. Une collaboration avec les entreprises situées en zone franche urbaine (ZFU) et en zone de redynamisation urbaine (ZRU) sera également recherchée. L'objectif est de les amener à prendre en considération les déplacements domicile/travail dans le cadre de plans de déplacements d'entreprise, qui les incitent à favoriser le transport de leur personnel par l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage notamment, conformément à l'article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

L'Etat soutiendra entre 2009 et 2011, une quarantaine de projets de ce type.

2 - Modalités générales de la consultation

La qualité des services de transport et l'adaptation aux besoins des populations actives, en formation ou en recherche d'emploi constituent une condition essentielle au désenclavement des quartiers et à l'intégration sociale des populations en difficulté. Elles participent au souci de l'intérêt général en réduisant les fractures territoriales et en diminuant les inégalités d'accès à l'emploi.

Les mesures qui lui sont liées placent l'utilisateur au cœur de la problématique en créant les conditions d'une souplesse et d'une réactivité de l'offre.

Pour répondre à des besoins très diversifiés, en matière de localisation et d'horaires notamment, des solutions diverses, adaptées aux spécificités des contextes locaux peuvent être mises en oeuvre. L'évolution et l'adaptation des réseaux peuvent être complétées par la création de services plus spécifiques.

Ainsi, les projets présentés pourront concerner :

- **hors Ile-de-France, l'amélioration de la qualité de service des transports existants ou à mettre en place** : création ou extension d'une ligne, service de rocade desservant quartiers et zones d'emplois périphériques avec des horaires adaptés aux prises de postes, amélioration de la fréquence et extension des amplitudes horaires, utilisation d'autobus de taille adaptée et mise en place d'horaires en adéquation avec les déplacements domicile-travail ou de liaisons rapides vers des accès aux réseaux lourds (gares ferroviaires, stations de métro, plate-formes multimodales),
- **hors Ile-de-France, les services de transport à la demande desservant en particulier les zones d'emplois situées en limite d'agglomération,**
- **le développement de services de mobilité** offrant une alternative à la voiture particulière et favorisant l'intermodalité : covoiturage, autopartage, location de vélos...,

- **le développement de plans de déplacements d'entreprise (PDE)** incitant à l'utilisation de modes de transports économes en énergie et moins polluants,
- **la création de centrales de mobilité** favorisant l'accès à l'emploi à travers la mise à disposition d'informations et de solutions multimodales à destination des employeurs, des salariés et des personnes en recherche d'emploi. Ces centrales de mobilité pourraient notamment avoir pour mission de développer et d'animer des PDE collectifs sur une zone d'entreprises située dans l'aire d'emplois de quartiers prioritaires, elles pourraient également intervenir pour développer les différents services à la mobilité,
- **la création et la diffusion d'une information particulièrement accessible** à tous sur les lignes de dessertes des zones d'emplois périphériques, grâce à des plans et pictogrammes adaptés, ainsi que des informations spécifiques pour favoriser et faciliter l'usage du réseau par les personnes rencontrant des difficultés de lecture ou de repérage dans l'espace,
- **l'apprentissage de la mobilité**, dans le cadre de partenariats avec des structures d'insertion par l'emploi ou des organismes de formation continue, pour des diplômés de niveau V maximum, en particulier dans le cadre des chantiers liés à la rénovation urbaine.
- **des aménagements de proximité favorisant la qualité des déplacements** tels que cheminements spécifiques, garages à vélo,

En Ile de France, une dynamique est déjà engagée par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui, en qualité d'autorité organisatrice, conduit un programme spécifique de renforcement de l'offre de services dans les quartiers prioritaires. Une contribution est également apportée par la dynamique Espoir banlieues, à travers un protocole associant l'Etat et le Conseil régional d'Ile-de-France qui complète ce programme par des investissements permettant d'améliorer les dessertes par autobus de ces quartiers. Toutefois, pourront être présentés des projets expérimentaux correspondants aux six dernières catégories décrites ci-dessus.

3 - Démarche du projet

Le projet s'inscrira dans le cadre des orientations définies le cas échéant pour l'élaboration de la partie déplacement du volet cadre de vie et habitat des contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) et des projets de rénovation urbaine.

- Une attention particulière sera portée à l'articulation du projet avec les différents types de mesures ou projets d'aménagement, démarches de planification existantes ou envisagées et avec l'organisation des déplacements au niveau de l'agglomération (PDU).
- Des éléments de diagnostic sur l'adéquation des services de transport à la desserte des lieux d'emploi et sur les besoins de déplacements des actifs, demandeurs d'emploi et personnes en formation seront indispensables pour juger de la pertinence du projet proposé.

- La construction d'une maîtrise d'ouvrage collective (autorité organisatrice de transport, entreprises de transport, collectivités territoriales, entreprises et représentant du tissu économique, acteurs de la politique de la ville et acteurs de l'insertion par l'emploi) permettra d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés par ce projet.
- L'association des habitants, sous différentes modalités, à l'élaboration du projet et à sa mise en place, puis à son évaluation, sera recherchée pour répondre de manière optimale à leurs besoins. Les expérimentations pourront s'appuyer sur la définition et la mise en œuvre d'actions novatrices en matière de concertation et de débat avec les usagers telle la mise en place de comités d'usagers, de lignes, de bassins ou de quartiers, sur la question spécifique de la mobilité.
- Un dispositif de suivi-évaluation sera mis en place. Il inclura notamment des indicateurs, qualitatifs ou quantitatifs, dont le nombre de services créés. Des bilans réguliers, au minimum annuels, seront effectués de manière partenariale par la maîtrise d'ouvrage. Le bilan final portera entre autres sur la pérennisation du projet et sur les conditions de cette pérennisation. Tous ces travaux associeront les services de l'Etat et feront l'objet de compte- rendus adressés à la DIV et à la DGITM.

4 - Les collectivités concernées

Dans le contexte d'une organisation décentralisée des compétences en matière d'organisation des transports, la mise en oeuvre des objectifs précédents repose sur les collectivités locales, en l'occurrence les AOTU qui ont en charge l'élaboration des PDU.

Les AOTU sont concernées au premier chef par cet appel à projets, auquel peuvent aussi répondre des partenariats constitués entre AOTU, collectivités locales ou territoriales (commune, département, région...) et autres acteurs (entreprises, acteurs du développement économique et de l'insertion par l'économique, associations ...) dès lors que leurs propositions concernent la mobilité des habitants des quartiers de la politique de la ville.

Les actions mises en place seront d'autant plus efficaces qu'elles auront été préalablement définies en lien avec les démarches de planification ou de programmation des autres collectivités locales (Schéma de cohérence territoriale, Programme local de l'habitat, Plan local d'urbanisme, conditions posées pour l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou pour des extensions urbaines...).

Les porteurs de projet ou territoires qui bénéficient d'une aide de l'Etat dans le cadre de la dynamique Espoir banlieues pour renforcer leurs infrastructures sur certains sites sont admis à concourir dans la mesure où des besoins spécifiques restent à couvrir.

A titre exceptionnel, les collectivités ayant déjà des actions en cours, qu'elles souhaitent réorienter ou développer, peuvent également se porter candidates si les bilans réalisés et les réflexions engagées justifient un soutien dans le cadre de l'appel à projets.

Hors Ile-de-France, les projets seront présentés par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Des partenariats pourront également être constitués entre AOTU, collectivités territoriales, exploitants de transport et acteurs de l'emploi.

En Ile-de-France, des projets expérimentaux de services de mobilité pourront être présentés par des collectivités territoriales ou des acteurs de l'emploi en partenariat avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

5 - Déroulement et modalités pratiques de l'appel à projets

Un jury national sera mis en place pour retenir les projets proposés. Il rassemblera des représentants du GART, de l'UTP, de Ville et Banlieue, ainsi que le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), la DIV et la DGITM. La procédure se déroulera comme suit :

a) Déclaration d'intention

Dans un premier temps, les collectivités intéressées fourniront une déclaration d'intention précisant :

- les enjeux et l'identification des besoins
- l'objectif et le contenu général de l'expérimentation,
- les résultats escomptés
- les moyens qui devront être mobilisés
- la démarche à engager et les partenariats envisagés

Les dossiers seront envoyés avant le **16 mars 2009** au préfet de département pour instruction et avis, et au préfet de région pour information, à la DIV et à la DGITM qui assurera l'expertise technique des dossiers avec l'appui du CERTU. Un exemplaire papier sera fourni à chaque administration ainsi qu'un dossier sous forme de fichiers électroniques. Le préfet aura 15 jours pour rendre son avis.

Le jury national se réunira dans un délai de 4 semaines après la clôture des candidatures pour retenir les propositions qui satisfont aux objectifs de l'appel à projets, notamment au regard de l'objectif d'amélioration des déplacements depuis les quartiers prioritaires vers les zones d'emploi, mais aussi du développement durable. Il appréciera les projets également au regard de leur faisabilité, de leur durabilité.

b) Dossier de candidature

Dans un deuxième temps, les collectivités dont les déclarations d'intention auront été retenues, constitueront le dossier de candidature à l'appel à projets, qui comprendra :

- une note de présentation du projet d'expérimentation, avec ses différentes étapes, le budget prévisionnel détaillé, le partenariat constitué et les engagements correspondants,
- un échéancier de réalisation du projet,
- une estimation des résultats à atteindre, que ce soit en termes de fréquentation ou d'aide à la mobilité, de qualité de service ou de liaisons domicile-travail.

Les dossiers de candidature seront adressés à la DIV et à la DGITM, sous format papier et sous format électronique, dans un délai de deux mois après notification de l'avis du jury aux collectivités. Un exemplaire sera également fourni au préfet de département qui élaborera un avis, ainsi qu'au préfet de région pour information.

Le jury national se réunira dans un délai de 4 semaines après le dépôt des candidatures pour apprécier et retenir les propositions qui répondent aux critères suivants :

- qualité de l'analyse et du diagnostic préalables, en dehors des études complémentaires ou des approfondissement pouvant être réalisés,
- satisfaction des besoins des habitants,
- faisabilité,
- opérationnalité du projet dans des délais rapides,
- caractère novateur, donnant une impulsion forte à la politique de déplacements, favorisant la dynamique locale, permettant un changement des pratiques locales,
- exemplarité,
- mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation,
- capacité de pérennisation des actions.

Le Secrétariat d'Etat chargé de la politique de la ville et le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire arrêteront la liste des lauréats de l'appel à projets en s'appuyant sur les propositions du jury national. Après l'attribution de la subvention, les projets auront 6 mois au plus pour être mis en œuvre. Les services de l'Etat au niveau local seront associés au pilotage des projets retenus.

6 - Modalités du soutien financier aux projets

Les projets sélectionnés bénéficieront d'un soutien financier de l'Etat durant une période de trois ans au plus, selon les conditions suivantes :

- La subvention annuelle ne pourra excéder 120.000 euros par projet sélectionné.
- Le taux de subvention du coût de fonctionnement du service (dont éventuellement les coûts d'entretien du matériel roulant), passera de 70% de ce coût la première année, à 50% la seconde année et 30% la troisième année.
- Le taux de subvention du coût d'investissement en matériel roulant ou à la mise en place du matériel nécessaire à une centrale de mobilité, par exemple, n'ira pas au-delà de 50% sur l'ensemble de la période.
- Le taux de subvention du coût d'investissement sur les aménagements de proximité sera limité à 25%.
- Une option d'aide à l'ingénierie de projet (ingénierie des collectivités locales, ingénierie des AOT, études, enquêtes des besoins....) pourra être sollicitée pour finaliser un projet en cours de réflexion dont le caractère novateur au regard des besoins est bien identifié ou pour faciliter son montage opérationnel.
- Un même maître d'ouvrage pourra présenter plusieurs projets distincts, sous réserve qu'ils concernent des zones géographiques différentes. Le soutien financier de l'Etat s'appliquera alors à chacun des projets qui seront retenus au titre du programme.

Pour plus d'informations

Virginie Bathellier - DIV : 01 49 17 46 14

Anne Douvin -DIV- : 01 49 17 46 32

Jacques Lesne - DGITM : 01 40 81 16 37

Gérard Hilaire - DGITM : 01 40 81 17 79

Jean-Paul Birchen - CERTU : 04 72 74 57 72