

*Direction des transports terrestres***Circulaire n° 2001-51 du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province**NOR : *EQUT0110143C*

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Madame et Messieurs les préfets de région, directions régionales de l'équipement ; Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement).

La circulaire du 21 décembre 1994 régissant les aides de l'Etat aux transports collectifs urbains et aux transports collectifs routiers non urbains a permis de définir une règle claire, connue de tous, pour délivrer ces aides. Se basant sur la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et sur la première génération de plans de déplacements urbains (PDU), elle a permis de conforter l'émergence des transports en commun en site propre (TCSP), et, en particulier, celle des tramways desservant les centres de grandes agglomérations françaises. Depuis 1994, l'Etat a apporté aux collectivités locales 5,7 milliards de francs pour réaliser 220 km de TCSP.

Depuis, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a confirmé, en particulier dans un objectif de lutte contre la pollution de l'air, la nécessité d'appréhender le développement des transports collectifs urbains dans une approche d'ensemble des déplacements dans l'agglomération, inscrite notamment dans les PDU rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les PDU visent, au-delà de l'amélioration des transports collectifs et du rôle structurant du TCSP, le développement de l'ensemble des modes alternatifs au véhicule particulier, avec des objectifs de diminution du trafic automobile, de partage de la voirie, d'organisation du stationnement, d'organisation du transport et de la livraison de marchandises et d'encouragement du covoiturage.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains a renforcé le rôle des PDU. Elle a affirmé la nécessité d'une réflexion globale sur la ville en associant l'urbanisme – planification et aménagement urbain – et la politique des déplacements. Tout en se dotant des outils de planification susceptibles de maîtriser l'urbanisation, elle a pris en compte les besoins de desserte des nouvelles extensions de la ville, au-delà du périmètre des agglomérations traditionnelles en donnant la possibilité à plusieurs autorités organisatrices de créer des syndicats mixtes. Elle a également réaffirmé le droit au transport, condition d'une ville plus solidaire et a placé la sécurité routière en ville en première priorité des PDU.

Par ailleurs, le protocole de Kyoto visant à lutter contre l'effet de serre, approuvé par le Parlement en juillet 2000, confirme la nécessité de promouvoir les modes de déplacements les moins polluants.

Dans ce nouveau contexte, l'Etat a décidé d'accroître substantiellement son effort financier et de créer une nouvelle ligne budgétaire pour aider à la mise en œuvre des PDU. La présente circulaire est la refonte de celles de la direction des transports terrestres du 28 février 1994 et du 21 décembre 1994 relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province et intègre les éléments concernant les aides de l'Etat des circulaires sur la prise en compte de la sécurité dans les transports collectifs des 20 août 1996, 25 avril 1997 et 5 mars 1998. Elle décrit les aides financières de l'Etat destinées à favoriser les déplacements urbains et périurbains alternatifs à l'automobile, reste basée sur la LOTI et s'inscrit dans le double prolongement de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains. En sus de la mise en œuvre des PDU, elle étend le champ d'application au secteur périurbain en traitant des nouvelles dessertes ferroviaires périurbaines et en précisant les règles applicables aux pôles d'échange. Sans bouleverser les règles applicables aux transports en commun en site propre (TCSP), elle privilégie clairement les modes favorisant le partage de la voirie, et cherche à promouvoir les modes les « plus légers », le bus en site propre. Elle conforte l'approche globale liant urbanisme et déplacement en conditionnant les subventions de l'Etat à l'intégration urbaine des projets et en aidant les projets urbains accompagnant les TCSP dès lors qu'existe un contrat d'agglomération. Enfin, elle recherche une simplification des règles applicables, en particulier en harmonisant les taux de subvention.

Elle s'inscrit également dans la cohérence d'autres actions comme celles menées dans le cadre de la politique de la ville, celles favorisant l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite ou celles relevant de la politique d'économie d'énergie, en particulier les aides de l'ADEME. Délivrées en complémentarité, les aides de l'ADEME et les subventions décrites dans la présente circulaire peuvent se cumuler.

Afin de décrire au mieux la chaîne des déplacements pour l'utilisateur, les aides aux autres transports collectifs routiers de niveau départemental ou régional sont traitées dans la même circulaire.

La partie A de la présente circulaire détaille les dispositions applicables aux déplacements urbains et périurbains, et la partie B, celles relatives aux autres transports collectifs routiers. Elles sont complétées par trois annexes (dossier de prise en considération, demande de subvention et transports périurbains) qui précisent le cadre de présentation et d'instruction des documents demandés et les modalités d'attribution de ces subventions (convention).

Les aides aux autorités organisatrices de transports ou aux collectivités locales seront instruites dans le cadre du décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement, complété par l'arrêté du 30 mai 2000 relatif aux pièces à produire à l'appui des demandes de subvention de l'Etat pour les projets d'investissement (les conditions d'application du décret sont précisées par la circulaire 1C-00-449 du 19 octobre 2000).

Les modalités de déconcentration des crédits des chapitres 63-43, article 30, et 63-44, article 10, seront précisées dans une circulaire complémentaire.

A. - TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET PÉRIURBAINS

Champ d'application de la circulaire

Les crédits de l'Etat peuvent être destinés à différents types de projets qui, dans tous les cas, devront être sollicités soit par une autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, soit par un syndicat mixte de transport créé en application de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, éventuellement en partenariat avec les autres maîtres d'ouvrage des investissements, dans les conditions indiquées ci-dessous dans la section relative aux « conditions d'attribution des aides ». Les investissements susceptibles d'être subventionnés doivent être inclus soit dans un périmètre de transport urbain, soit dans le périmètre d'un syndicat mixte de transport situé à l'intérieur d'un espace à dominante urbaine (cf. note 1) Les projets peuvent concerner :

- la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) : métro, tramway, mode intermédiaire ou bus en site propre. Compte tenu du montant des investissements nécessaires à leur réalisation, les subventions correspondantes restent de catégorie N (non déconcentrée) et le ministre se prononce sur la recevabilité du dossier par une prise en considération du projet, en amont de la demande de subvention. En l'état de la nomenclature budgétaire, ces subventions relèvent du chapitre 63-43 article 40. Les crédits destinés à financer les investissements « d'accroche urbaine » pourront être déconcentrés et financés par le chapitre 63-43 article 30 décrit ci-dessous ;
- des études, la mise en œuvre des PDU et d'autres améliorations des transports collectifs et de l'intermodalité. Ces aides de l'Etat ne seront attribuées, sauf en ce qui concerne les études, que dans le cadre d'une stratégie de mise en œuvre pluriannuelle du PDU ou, pour les agglomérations non soumises à l'obligation d'élaborer un PDU, d'une politique globale de déplacements. Les crédits seront déconcentrés à compter de 2002. En l'état de la nomenclature budgétaire, ces subventions relèvent du chapitre 63-43 article 30 ;
- l'amélioration de dessertes ferrées urbaines ou périurbaines. Les aides de l'Etat pourront être mobilisées pour les améliorations des interfaces entre ces voies ferrées et la ville (création de nouvelles haltes dans le domaine urbain, liens de part et d'autre de la voie, pôles d'échange). En revanche, les infrastructures ferroviaires du réseau national qui peuvent être financées dans le cadre des contrats de plan ne sont pas éligibles à une aide de l'Etat au titre de la présente circulaire. Les demandes de subvention devront dans ce cas faire apparaître les projets dans leur globalité, y compris le cas échéant les tramways interconnectés, en rappelant l'ensemble des différentes interventions financières acquises ou sollicitées de l'Etat. Les aides seront mobilisées sur des crédits de catégorie N, lorsque les projets sont réalisés dans le cadre d'un projet de TCSP ou, dans les autres cas, sur des crédits déconcentrés et relevant du chapitre 63-43, article 30.

Conditions d'attribution des aides

Les projets aidés par l'Etat dans le cadre de la présente circulaire devront s'insérer dans une politique globale de déplacement à long terme intégrée au développement de l'agglomération.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans les syndicats mixtes portant sur leur territoire, l'approbation d'un plan de déplacements urbains sera une condition nécessaire à l'octroi des aides (à l'exception de celles pour les études traitées au chapitre II-1 et de celles pour l'amélioration de la sûreté dans les transports collectifs traitées au chapitre II-2-d). Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et dans les syndicats mixtes, cette aide sera subordonnée à l'existence d'une politique des déplacements sur leur territoire, cohérente avec les principes de développement urbain et établie dans un objectif de maîtrise de la circulation automobile, approuvée par l'autorité délibérante compétente (document de type PDU, volet déplacement du schéma de cohérence territoriale, etc.).

Une priorité sera accordée aux projets s'inscrivant dans les dispositifs contractuels de la politique de la ville, en particulier dans le cadre d'un grand projet de ville (GPV).

Pour être éligibles aux aides de l'Etat, les projets de transports collectifs devront répondre en outre aux conditions suivantes :

- apporter une véritable amélioration de service pour les usagers, correspondant à leurs besoins et à leurs attentes (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale, amplitude des horaires, confort, sécurité, information...) ;
- optimiser l'intermodalité, notamment l'accès aux transports collectifs par les modes non motorisés ;
- respecter des principes d'efficacité économique (maîtrise des coûts d'investissement mais aussi de fonctionnement, impact sur les finances publiques) ;
- s'intégrer dans les quartiers qu'ils desservent ou traversent et contribuer à de meilleures structuration et lisibilité de la ville ;

- présenter une amélioration en termes de réduction de la consommation énergétique, de la pollution de l'air et prendre en compte les aspects sonores ;
- être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, que les difficultés éprouvées soient d'ordre moteur, sensoriel ou mental ;
- prendre en compte l'ensemble des problèmes de sécurité, tant en matière de sécurité routière que de sécurité et de sûreté des usagers du transport collectif.

L'attribution d'une aide de l'Etat prendra la forme, sur ces bases, d'un partenariat entre l'autorité organisatrice de transport et les services de l'Etat auxquels pourront se joindre d'autres partenaires. Ce partenariat se traduira par une convention, valant attribution de subvention, associant l'Etat, l'autorité organisatrice de transport et les autres maîtres d'ouvrage éventuels.

Articulation avec les contrats territoriaux

Conformément à la circulaire n° 2000-95/UHC/PS/26 du 26 décembre 2000 relative aux priorités et modalités de contractualisation pour les contrats territoriaux dans les domaines relevant du ministère de l'équipement, des transports et du logement, les collectivités territoriales pourront faire état, dans les contrats territoriaux, de leurs intentions de développement de leurs projets de TCSP. Cette clause permettra, lors de l'instruction des demandes de subvention, de prendre en compte, dans les conditions précisées au chapitre I de la présente circulaire, des aménagements complémentaires de l'espace public tendant à valoriser et à renforcer l'insertion du TCSP dans le tissu urbain, notamment en matière d'accessibilité piétonne et cyclable.

Les crédits destinés à financer la mise en œuvre des PDU et les améliorations des transports collectifs autres que les TCSP seront mobilisés prioritairement dans le cadre des contrats d'agglomération. Le document précisant la stratégie de mise en œuvre pluriannuelle du plan de déplacements urbains (ou son équivalent pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants), prévu au chapitre II de la présente circulaire, ainsi que les investissements correspondant à la durée du contrat ont vocation à figurer au contrat d'agglomération, avec les engagements financiers correspondants (sous réserve des disponibilités budgétaires). Si ce document n'existe pas au moment de la signature du contrat territorial, le contrat d'agglomération indiquera que l'Etat apportera prioritairement les financements correspondants dès que celui-ci sera élaboré.

I. - TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Champ d'application

Les TCSP concernés peuvent être ferrés ou routiers.

Les modes ferrés (métro, VAL ou tramway) sont caractérisés par une voie, des équipements et un matériel roulant spécifiques et par la réservation d'une emprise dédiée à la circulation du TCSP. Ne sont pas prises en compte les dessertes du réseau ferré national.

Les modes routiers peuvent être guidés ou non.

Le TCSP est caractérisé par la continuité du haut niveau de service offert (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale...) garantissant aux clients un service de qualité, caractérisé par une bonne vitesse commerciale et une régularité de passage sur toute la longueur d'une ligne. Cette qualité de service est obtenue grâce à des emprises réservées au transport collectif, inutilisables et non franchissables par les voitures particulières sur la majeure partie du tracé, mais aussi grâce au système d'exploitation spécifique qui l'équipe (système d'aide à l'exploitation et à l'information, équipement des stations, régulation centralisée ou non). Ne sont considérés comme TCSP que les opérations réalisées par barreaux complets de plusieurs kilomètres.

Le TCSP se distingue donc d'aménagements ponctuels de carrefour ou de voirie de type « voie réservée » destinés à apporter une amélioration locale avec pour objectif principal, sinon exclusif, d'accroître la vitesse commerciale. Ces opérations relèvent dans ce cas des subventions traitées au chapitre II-2 de la présente circulaire.

Conditions d'éligibilité à une subvention de l'Etat

Le concours financier de l'Etat sera accordé à la réalisation de projets structurants s'inscrivant dans une politique globale de déplacements, dans le respect des conditions d'attribution des aides définies dans l'introduction du chapitre A sur les transports collectifs urbains et périurbains.

Compte tenu du montant des sommes engagées par les collectivités et des subventions accordées par l'Etat, un premier dossier dit de « prise en considération » devra être présenté en amont de la demande de subvention.

La procédure de prise en considération a pour objet de déclarer l'éligibilité d'un projet à une aide financière de l'Etat. La procédure, et notamment le contenu des dossiers à fournir, sont précisés en annexe de la présente circulaire. L'ensemble des services de l'Etat concernés, tant locaux que centraux, seront consultés sur ce dossier.

Au stade de la procédure de prise en considération (cf. note 2) – qui se situe entre la concertation préalable et la mise à l'enquête publique –, les projets n'ont pas encore un niveau de définition suffisant pour que puisse être apprécié l'ensemble des conditions précédemment édictées dans l'introduction de la présente circulaire. L'éligibilité des projets sera essentiellement appréciée à partir de l'examen des points suivants :

- l'approche globale des déplacements urbains : cohérence entre les différentes politiques de transport et

d'aménagement, en se fondant notamment sur les études globales de déplacements ;

- la valorisation du transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité : connexion avec les autres modes de transports collectifs, rabattement des véhicules automobiles vers le TCSP, rabattement et garage des vélos, tarification, information multimodale... ;
- l'impact attendu sur le développement des transports collectifs en fonction en particulier de la restructuration du réseau ;
- la justification du mode et des tracés choisis ;
- la priorité donnée au développement du transport collectif par rapport à l'automobile, en particulier par le biais du partage de la voirie et en cohérence avec la politique de stationnement ;
- l'intégration du projet dans son environnement urbain, au niveau global de son effet de structuration urbaine et au niveau des aménagements plus locaux envisagés ;
- la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par le TCSP ; la réduction des impacts énergétiques et environnementaux, en particulier l'impact sur la pollution de l'air notamment via le transfert modal ;
- l'utilisation optimale des ressources publiques conformément à l'article 14 de la LOTI : faisabilité financière à long terme à l'échelle du réseau complet, évolution des comptes d'exploitation prévisionnels, évaluation socio-économique faisant apparaître le taux de rentabilité interne (TRI) ou tout autre indicateur synthétique de rentabilité...

Assiette de la subvention

Sont subventionnables :

- les études d'évaluation des projets de transport collectif en site propre (TCSP) prévus par l'article 14 de la LOTI ;
- les investissements pour la réalisation des projets de TCSP – infrastructure, système d'exploitation et matériel roulant s'il s'agit de l'accroissement du parc dans les conditions définies ci-dessous – ainsi que des investissements d'accompagnement – parcs-relais, pôles d'échange – ou encore pour la mise aux normes (en matière de sécurité ou d'accessibilité des personnes à mobilité réduite essentiellement) des TCSP existants.

a) Pour les études d'évaluation des projets de TCSP prévues à l'article 14 de la LOTI, la dépense subventionnable est déterminée sur la base du devis estimatif du projet de l'étude d'évaluation dont la consistance aura été définie en liaison avec les services de l'Etat, qui pourront, le cas échéant, solliciter des compléments ou des modifications.

b) Dépenses d'investissement du TCSP.

La dépense subventionnable de l'infrastructure du TCSP sera établie en prenant en compte les investissements fonctionnellement nécessaires au projet ; dans les secteurs où une voie réservée est créée pour la circulation des transports collectifs, le rétablissement « de façade à façade » des fonctions antérieures sera également pris en compte dans la dépense subventionnable, sous réserve, en ce qui concerne la voirie, du respect d'un objectif général de partage de la voirie, notamment au bénéfice des modes non motorisés.

Les autobus ou trolley-bus acquis pour circuler sur un site propre routier pourront être subventionnés. Seul le matériel roulant, considéré comme « propre » car répondant aux normes européennes en vigueur (cf. note 3) et totalement accessible aux personnes à mobilité réduite tel qu'il est décrit au chapitre III 2.C, est susceptible d'être subventionné.

Les équipements embarqués visant à améliorer la sécurité (vidéo-surveillance...), l'exploitation, l'information des usagers (SAE, SAI) ou à assister le guidage du matériel roulant qui ne possède pas de guidage matériel sont pris en compte dans l'assiette subventionnable.

La création de parcs-relais ayant pour objectif de favoriser le report des véhicules automobiles et deux-roues vers le TCSP et la création ou l'aménagement des pôles d'échange sont subventionnables selon les modalités décrites dans le chapitre II- 3.

Ne sont pas subventionnables :

- les libérations d'emprise en terrains privés (acquisitions foncières, démolitions, reconstruction) ou sur le domaine public (déviation de réseaux) ;
- la maîtrise d'œuvre nécessaire à la conception du projet et les frais de fonctionnement du maître d'ouvrage (assistance technique, formation, assurance) ;
- les aménagements d'embellissement qui ne seraient pas nécessaires au rétablissement des fonctions ou dont le coût serait disproportionné ;
- le matériel roulant guidé, physiquement ou non, acquis dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure du TCSP, ainsi que le renouvellement du matériel roulant.

Dans les agglomérations qui ont signé un contrat d'agglomération, la dépense subventionnable pourra être étendue à des aménagements d'espaces publics (« accroche urbaine ») extérieurs au « façade à façade » mais en lien direct avec le projet de TCSP et participant d'un projet urbain visant à valoriser le TCSP et son accessibilité, en particulier piétonne, à l'insérer dans le tissu urbain existant ou, éventuellement, à assurer la mutation ou la restructuration du tissu urbain environnant le projet. La définition de ce projet urbain et des aménagements susceptibles d'être subventionnés devra associer l'ensemble des partenaires concernés, et en particulier les services de l'Etat et faire l'objet d'une étude urbaine partenariale subventionnable au titre de la mise en œuvre des PDU. Ces crédits seront mobilisés en priorité dans le cadre des dispositifs contractuels de la politique de la ville.

Taux et plafonds

Les taux de subvention et les plafonds kilométriques sont établis pour privilégier l'insertion en surface et traduire ainsi une politique volontariste de partage de la voirie.

Les subventions sont soumises à des plafonds kilométriques. Les pôles d'échanges et les parcs-relais sont subventionnés en sus hors plafond. Les plafonds relatifs à l'infrastructure et à l'« accroche urbaine » (dans les villes dotées d'un contrat d'agglomération) s'apprécient séparément.

a) Les études d'évaluation sont subventionnées à un taux maximal de 50 %.

b) Les métros, VAL (ou équivalents) sont subventionnés à un taux maximal de 20 %. La subvention est plafonnée à 8 millions d'euros au kilomètre (cf. note 4) .

Pour les agglomérations ayant signé un contrat d'agglomération, les aménagements d'espace public dits « d'accroche urbaine » sont subventionnés à un taux maximal de 20 %. La subvention est plafonnée à 0,2 million d'euros par kilomètre de TCSP.

c) Les infrastructures de TCSP de surface (tramways, transports intermédiaires, sites propres bus) ainsi que les autobus ou trolley-bus acquis au moment de leur mise en service pour circuler sur les sites propres routiers sont subventionnés à un taux maximal de 35 %. La subvention est plafonnée à 4,5 millions d'euros au kilomètre. La subvention de l'ouvrage nécessité par le franchissement d'un obstacle naturel ou physique (fleuve, faisceau ferré...) pourra être exclue du plafond.

Pour les agglomérations ayant signé un contrat d'agglomération, les aménagements d'espaces publics dits « d'accroche urbaine » sont subventionnés à un taux maximal de 35 %. La subvention est plafonnée à 0,4 million d'euros au kilomètre de TCSP.

II. - ÉTUDES, MISE EN ŒUVRE DES PDU ET AUTRES AMÉLIORATIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE L'INTERMODALITÉ

Champ d'application

Ce chapitre traite au paragraphe II-1 de l'aide aux études, celles servant à définir les politiques, ou à les évaluer, et celles préalables à la mise en place des actions du PDU. Le paragraphe II-2 traite des subventions à la voirie, à l'information, aux matériels roulants et aux investissements d'amélioration de la sûreté. Le paragraphe II-3 (intitulé « Investissements d'amélioration de l'intermodalité et de l'interopérabilité ») traite des subventions aux pôles d'échanges, aux parcs-relais pour les voitures, à l'information et à la billettique, et le paragraphe II-4 de celles aux réseaux cyclables structurants.

Des subventions non déconcentrées pourront également être mobilisées sur le même chapitre budgétaire 63-43 article 30 pour :

- des expérimentations d'actions novatrices de mise en œuvre des PDU (par exemple : mise en place de plans de mobilité à une échelle adaptée, solutions logistiques innovantes pour les transports de marchandises en villes,...). Les subventions, au taux maximal de 35 %, seront attribuées après avis d'une commission d'aides rassemblant l'ensemble des ministères concernés et de l'ADEME pris sur la base d'une expertise du CERTU. L'assiette de la subvention pourra inclure des dépenses de toute nature engagées sur la période de l'expérimentation, cette période ne pouvant excéder 2 ans. L'attribution de la subvention sera subordonnée à l'engagement de la collectivité demandeuse d'assurer la pérennité du dispositif expérimenté au-delà de la période d'expérimentation sous réserve du caractère concluant de cette expérimentation, apprécié à partir de critères qui auront été précisés préalablement à l'attribution de la subvention de l'Etat ;
- des appels à projet, qui seront organisés au niveau des administrations centrales (DTT en association le cas échéant avec le ministère de l'environnement, la direction de la sécurité et de la circulation routières, la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, la délégation interministérielle à la ville...), et dont l'objectif sera notamment de valoriser la mise en œuvre à l'échelle d'un quartier d'un ensemble cohérent de mesures relevant de la démarche du plan de déplacements urbains, sans se limiter nécessairement aux seuls investissements de transport collectif. Pourront ainsi être subventionnées dans ce cadre, dans des conditions qui seront définies dans le cahier des charges de l'appel à projets, des actions relevant de la sécurité routière, du partage de la voirie, de la mise en place d'itinéraires cyclables... ;
- des projets de billettique, dans les conditions indiquées au paragraphe II-3 ci-dessous.

Conditions d'éligibilité à une subvention de l'Etat

Les actions subventionnées devront s'inscrire dans une politique globale des déplacements qui devra être explicitée dans les conditions énoncées ci-dessous.

Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, cette explicitation se fera au travers d'un document précisant la stratégie de mise en œuvre pluriannuelle (de l'ordre de cinq ans) du plan de déplacements urbains par l'autorité organisatrice des transports, les calendriers et programmes d'actions correspondants ainsi que les financements envisagés ou acquis pour ces différentes actions. L'établissement de ce document d'application du PDU sera un préalable à l'attribution des subventions, sauf en ce qui concerne les études pour lesquelles un cadre particulier d'application de la présente circulaire est prévu (cf. ci-dessous en II-1) ainsi que les équipements concourant à la sûreté (cf. ci-dessous II-2-c). Cette règle pourra ne pas être exigée pour les dossiers déposés dans un délai de 6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente circulaire.

Pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants ou pour les syndicats mixtes définis dans l'introduction à la présente circulaire, les aides seront, dans le même esprit, subordonnées à la production préalable d'un programme d'actions de l'agglomération en matière de déplacements, établi à partir d'un diagnostic des déplacements d'agglomération et dans un objectif de maîtrise de la circulation automobile, approuvé par l'autorité délibérante compétente. Cette règle, qui

pourra ne pas être exigée pour les dossiers déposés dans un délai de 6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente circulaire, pourra être assouplie pour des actions de faible ampleur entreprises dans des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Ces documents devront respecter les conditions d'aides édictées par la circulaire et seront soumis pour avis aux services locaux de l'Etat concernés. Les documents validés seront visés dans les conventions valant attribution de subvention.

Ces aides peuvent être contractualisées dans le cadre d'un contrat d'agglomération.

II.1. Etudes

L'attribution d'une subvention donnera lieu à un cahier des charges qui pourra être inclus ou annexé à la convention valant attribution de la subvention. Ce cahier des charges, arrêté entre le demandeur et les services de l'Etat (y compris l'ADEME pour les questions relatives à la maîtrise de l'énergie et à l'impact sur l'environnement), précisera les objectifs de l'étude en situant ceux-ci dans le cadre d'un programme d'études ou d'actions plus vaste, l'exploitation et les suites qui en sont attendues ainsi que les droits des parties sur les données produites et les résultats.

Il est souhaitable que soient prévus, sur l'ensemble des thèmes traités, un état des lieux et un bilan des actions et politiques mises en œuvre. Le volet des études portant sur les économies d'énergie et sur l'impact sur l'environnement est subventionnable par l'ADEME.

Les études sont subventionnables à hauteur de deux taux maxima de 50 % et 35 % respectivement :

a) Etudes subventionnables au taux maximum de 50 %. Il s'agit :

- des études générales visant à mieux connaître les attentes de la population et ses déplacements ainsi qu'à définir les politiques de déplacements. Sont en particulier concernées à ce titre :
 - les études nécessaires à l'élaboration des PDU, à leur mise en conformité avec la loi SRU ou à leur révision, les volets « déplacement » des schémas de cohérence territoriale ;
 - les recueils de données visant à connaître la demande globale de déplacements dans l'agglomération comme les enquêtes ménages déplacements CERTU et les enquêtes qui les complètent pour la connaissance des déplacements d'échange et de transit (enquêtes « cordon » routières, enquêtes ferroviaires, enquêtes sur l'utilisation des lignes régulières d'autocars, modes non motorisés...). Pour ces dernières, les études subventionnées devront être réalisées conformément à des méthodologies validées par le CERTU ;
 - les études permettant d'évaluer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la chaîne des déplacements ;
 - les études de diagnostic concernant les déplacements des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
 - les études de diagnostic sur le transport de marchandises en ville. Il est recommandé de s'appuyer sur la méthodologie préconisée par le programme national « marchandises en ville » ;
 - des études destinées à permettre le suivi des politiques de déplacements et leur évaluation. Il s'agit essentiellement :
 - des études nécessaires à la mise en place des observatoires des PDU. Seront prises en compte les études destinées à définir les éléments observés (tant en matière de déplacement, que d'économie d'énergie, d'impact sur l'environnement, d'aménagement urbain...) et les modalités de leur collecte ainsi que les études permettant leur exploitation ;
 - de l'établissement des comptes déplacements ;
 - des études visant à évaluer les actions réalisées dans le cadre des PDU (hors TCSP, dont le cas est traité dans le chapitre I).

b) Etudes subventionnables au taux maximum de 35 %. Il s'agit des études préalables (y compris les recueils de données) nécessaires à la mise en place des orientations et actions des PDU, les études de maîtrise d'œuvre de projets étant exclues. En pratique, les études concernées visent principalement :

- l'organisation du réseau de transports collectifs (restructuration de réseau, lignes pilotes, choix d'un tracé de TCSP...) ou du transport à la demande ;
- les enquêtes embarquées permettant une bonne connaissance de la fréquentation des transports collectifs, des attentes des usagers, y compris ceux à mobilité réduite et une analyse des transferts modaux ;
- l'amélioration de l'intermodalité (intégration tarifaire, information multimodale) ;
- la mise en place de plans de mobilité portés par les autorités organisatrices des transports urbains (les plans de déplacement des entreprises, des zones d'activités, des établissements publics sont subventionnés par l'ADEME) et la création de centrales de mobilité ;
- l'organisation des transports de marchandises en ville (étude de faisabilité des solutions à mettre en œuvre) ;
- la sécurité des déplacements ;
- l'insertion urbaine des lignes de TCSP ou des pôles d'échange (études urbaines liées à la création de lignes de TCSP, de nouvelles gares ou de grands pôles d'échanges) ;
- l'amélioration des déplacements des modes non motorisés au niveau de l'agglomération (élaboration de réseau cyclable structurant, de charte d'aménagements piétons...) en complémentarité des aides de l'ADEME ;
- la définition des politiques de pédagogie et de communication sur le PDU et sa mise en œuvre ;
- la réalisation de la chaîne de l'accessibilité à tous, y compris ceux à mobilité réduite.

II.2. Investissements favorisant le fonctionnement et la qualité de service des transports collectifs

a) Information.

L'ensemble des équipements permettant d'améliorer l'information des usagers, notamment en temps réel et de façon homogène sur plusieurs réseaux ou modes de transport, est subventionnable au taux maximal de 35 %.

b) Voirie.

Sont subventionnables au taux maximal de 35 % les aménagements ou créations de voirie favorisant la circulation des transports collectifs ou l'accessibilité à ceux-ci. Toute demande de subvention devra être justifiée par l'amélioration de la qualité de service des transports collectifs et, dans la mesure du possible, quantifiée (notamment en termes de fréquence, régularité, vitesse d'exploitation).

Sont principalement concernés :

- les sites propres et couloirs bus ;
- les améliorations ponctuelles favorisant la circulation des bus (rayon de giration, aménagement de carrefour...) ;
- les aménagements de quais et arrêts pour les bus (sous réserve qu'ils soient conformes aux normes de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite) ainsi que ceux susceptibles d'améliorer le confort des usagers (abribus...) ;
- la création ou l'aménagement de cheminements piétons, accessibles aux personnes à mobilité réduite, situés à proximité des arrêts des transports collectifs et permettant d'y accéder ;
- les équipements de régulation de feux donnant la priorité aux autobus par rapport à la circulation générale.

Lorsqu'un aménagement favorise la fluidité de la circulation pour l'ensemble des modes de déplacements, ne seront pris en compte que les aménagements dédiés aux transports collectifs ou ceux qui donnent la priorité aux transports collectifs par rapport aux véhicules automobiles.

La libération d'emprise en terrain privé (acquisitions foncières, démolition, reconstruction) ou sur le domaine public (déviations de réseaux) ne sera pas prise en compte dans la dépense subventionnable.

c) Matériels roulants.

Lignes régulières routières (bus et trolley-bus).

L'objectif de l'aide de l'Etat est d'améliorer la qualité du service, de limiter les nuisances et la pollution engendrées par les bus et de favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

L'aide de l'Etat consiste à subventionner l'acquisition des bus et trolley-bus destinés à accroître le parc du matériel roulant. Elle sera conditionnée par la production par l'autorité organisatrice des prévisions d'amélioration tant qualitative que quantitative du parc en fonction de l'état initial. Lorsque l'autorité organisatrice n'est pas propriétaire du matériel roulant ou lorsque le contrat entre l'autorité organisatrice et l'exploitant ne prévoit pas le retour des biens à l'autorité organisatrice en fin de contrat ou en cas de résiliation, la convention valant attribution de subvention et associant l'Etat, l'AOTU (ou le syndicat mixte) et l'exploitant prévoira, en cas d'interruption du service, le remboursement de la subvention *pro rata temporis*.

Elle ne pourra être accordée que pour les besoins d'une ligne ou d'un ensemble de lignes précisément identifiée. Une mise en accessibilité des arrêts de ces lignes devra être réalisée parallèlement à l'acquisition des matériels, de même que sera mise en place une politique visant à empêcher le stationnement à ces emplacements des véhicules autres que ceux des transports en commun.

Seule est subventionnée l'acquisition de bus « propres » répondant aux normes européennes en vigueur (cf. note 5) et totalement accessibles aux personnes handicapées assurant une entrée de plain-pied dans le véhicule (par exemple, planchers bas + « palette » et/ou « agenouillement ») et munis des aménagements intérieurs répondant aux besoins des personnes handicapées motrices et sensorielles (espace de stationnement pour fauteuil roulant, couleurs contrastées, annonces dynamiques, sonores et visuelles du nom des arrêts lorsque le réseau est équipé de SAEI...).

Cette aide ne concerne pas le renouvellement du matériel roulant.

Le taux maximal de subvention est de 20 %.

L'ADEME peut, en complément, attribuer dans certaines conditions des subventions au titre de l'aide au développement de certaines technologies économes et propres.

Transport à la demande.

Dans certains secteurs, la mise en place d'un service de transport collectif à la demande est une réponse adaptée aux besoins de déplacements des habitants. Afin de favoriser la mise en place de ces services, l'Etat peut subventionner en complément des aides de l'ADEME à 35 % l'acquisition d'un matériel roulant spécifique affecté au transport à la demande ainsi que la mise en place d'une centrale de mobilité. La subvention sera conditionnée par la description du service projeté et sa justification en regard des résultats des enquêtes et études sur les besoins des habitants.

Une évaluation du service sera faite, trois ans après le début de l'opération.

- services spécialisés pour les personnes à mobilité réduite

L'acquisition de véhicules pour les services spécialisés destinés aux personnes à mobilité réduite, y compris leurs aménagements, est subventionnable au taux maximal de 35 %.

d) Investissements pour l'amélioration de la sûreté dans les transports publics.

Les équipements concourant à renforcer la sûreté et la surveillance sur les réseaux de transports urbains sont subventionnables au taux maximal de 50 %. Il s'agit d'aider les autorités organisatrices des transports urbains à acquérir des équipements tels que cabines anti-agression, systèmes d'alarme, dispositifs de vidéo-surveillance dans les bus.

Aucune condition formelle (approbation d'un plan de déplacements urbains ou existence d'un document de stratégie de mise en œuvre de ce plan, contrat local de sécurité) n'est exigée pour l'attribution d'aides aux investissements de sûreté. Les services de l'Etat s'assureront néanmoins que les coopérations nécessaires à la cohérence et à l'efficacité des actions envisagées, notamment avec les services de police, ont été correctement établies.

Les dispositifs de radio-localisation des véhicules aux fonctions multiples (gestion du trafic, information des usagers, localisation rapide des véhicules pour des interventions de sûreté ou de sécurité) sont subventionnables globalement au taux maximal de 35 %.

II.3. Investissements nécessaires à l'amélioration de l'intermodalité et de l'interopérabilité

Ces actions ont pour objet de favoriser les chaînes de déplacements entre les divers modes de transport et entre les réseaux gérés par différentes autorités organisatrices de transport. Sont subventionnables au taux maximal de 35 % les pôles d'échanges ainsi que les parcs-relais pour les voitures et les deux-roues.

Les projets de mise en place d'une billettique par une autorité organisatrice de transports urbains ou un syndicat mixte permettant aux usagers d'emprunter des réseaux de plusieurs autorités de transport sont également subventionnables au taux maximal de 35 % (à l'exclusion de tout matériel nécessaire à la mise en œuvre des projets de billettique sur le réseau ferré national). Compte tenu de leur complexité et de la conduite de différentes réflexions en cours au niveau national, les subventions seront gérées au niveau central et délivrées après expertise. La dépense subventionnable prendra en compte le matériel de traitement des données, les logiciels, le matériel de validation des titres et la formation du personnel ; en revanche, la fabrication des titres de transport eux-mêmes est exclue.

a) Information multimodale.

C'est un élément essentiel de l'intermodalité. Elle est subventionnée dans les conditions décrites au II-2-a.

b) Pôles d'échanges.

Il s'agit des lieux où peuvent s'échanger les différents modes de transports collectifs, les transports urbains entre eux (bus – bus ou TCSP – bus), les transports urbains avec les transports collectifs interurbains (routiers ou ferroviaires).

Seuls les ouvrages ou parties d'ouvrages réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'une autorité organisatrice de transports urbains, d'un syndicat mixte ou d'une collectivité locale associée peuvent bénéficier d'une aide. Les ouvrages ou parties d'ouvrages réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF ou de RFF ne sont pas éligibles aux aides aux pôles d'échanges prévues au titre de la présente circulaire mais peuvent bénéficier de certains autres financements, prévus en particulier au titre des contrats de plan Etat-Région.

Toute aide sera conditionnée par un bon fonctionnement et une bonne intégration urbaine de l'équipement vu dans sa globalité (associant l'ensemble des maîtrises d'ouvrage).

La dépense subventionnable comprend :

- les aires de circulation et stationnements des autobus ou autocars ;
- les quais du transport collectif, abribus et aires d'attente des passagers ;
- les circulations piétons entre les différentes fonctions du pôle d'échange et celles nécessaires à la bonne insertion urbaine du projet ;
- les stationnements sécurisés des vélos ;
- les aires de stationnement des taxis et celles nécessaires aux personnes handicapées ;
- les équipements et l'aménagement intérieur des locaux liés à l'information et à la billettique ;
- l'éclairage des différentes fonctions.

Ne sont pas pris en compte dans l'assiette subventionnable :

- la construction ou restructuration lourde des bâtiments ;
- les locaux affectés au personnel.

c) Parcs-relais pour les voitures et les vélos.

Sont subventionnables les parcs-relais ayant pour objectif de permettre le report des véhicules automobiles vers des lignes de TCSP ou des axes lourds bus sous réserve :

- de l'existence d'une stratégie globale de stationnement sur l'agglomération visant à réduire l'utilisation de l'automobile dans le centre-ville ;
- de la mise en place d'une tarification liant l'utilisation du stationnement du parc-relais à celui du TCSP ou du réseau de transports collectifs.

Le plafond de la subvention est fixé à 2000 euros par place de stationnement dans le cas d'un parc en surface et à 4500 euros par place de stationnement dans le cas d'un parc en ouvrage.

Sont également subventionnables les aménagements destinés à permettre le stationnement sécurisé des vélos, en vue d'assurer la complémentarité entre l'usage des deux-roues et celui du transport collectif, ainsi que les aménagements permettant un rabattement depuis le réseau structurant vélos.

II.4. Investissements nécessaires à la réalisation du réseau cyclable structurant

Ces actions ont pour objet de réaliser un réseau cyclable structurant au niveau de l'agglomération, à l'exclusion de la desserte fine des quartiers.

La subvention est donc subordonnée à l'existence d'un schéma directeur des itinéraires vélos hiérarchisant le réseau et faisant apparaître les liaisons indispensables pour assurer la desserte de l'ensemble des communes de l'agglomération.

La maîtrise d'ouvrage des projets devra être assurée par l'AOTU ou par la structure intercommunale incluant le PTU.

La subvention pourra être refusée si les aspects de sécurité ne sont pas suffisamment pris en compte.

L'assiette subventionnable comprend la réalisation de l'aménagement cyclable et des équipements qui lui sont liés (feux, signalisation). Les aménagements cyclables de niveau communal ne sont pas subventionnables hormis les rabattements vers les pôles d'échanges (cf. chapitre II-3).

Le taux maximal de subvention est de 35 %.

III. - AMÉLIORATION DE DESSERTES FERRÉES URBAINES ET PÉRIURBAINES

Il s'agit de dessertes établies sur le réseau ferré national.

Plusieurs PDU ont fait apparaître qu'une amélioration de ces dessertes (augmentation des fréquences, création de nouvelles haltes, articulation de celles-ci avec le réseau de transports collectifs urbains, etc.) ou, dans certains cas, leur connexion avec des tramways urbains (tram-train) constituent des voies d'amélioration notable des transports collectifs à l'intérieur des agglomérations et dans l'espace périurbain.

Les aides de l'Etat mises en place au titre de la présente circulaire ne sont pas destinées aux investissements concernant la voie du réseau ferré national ni, dans le cas général, les gares situées sur ce même réseau. Il est rappelé que ces investissements peuvent en revanche bénéficier de certains autres financements prévus au titre des contrats de plan Etat-Région, imputés sur le chapitre 63-44 article 30 relatif aux infrastructures de transport ferroviaire (cf. en particulier la circulaire 2000-52 du 20 juillet 2000).

La présente circulaire traite des aides pour les investissements situés à l'interface du réseau ferroviaire, du tissu urbain ou périurbain et du réseau de transports collectifs (urbain ou routier non-urbain). Ces aides pourront être mobilisées dans le cadre de crédits de catégorie N (chapitre 63-43 article 40), lorsque les projets sont réalisés dans le cadre d'un TCSP interconnecté, ou dans le cadre de crédits déconcentrés (chapitre 63-43, article 30). Les subventions de l'Etat de toute origine ne pourront être mobilisées pour ces projets qu'après prise en considération ministérielle du projet global, analogue à celle prévue dans le chapitre I pour les TCSP. Des dérogations à ce principe resteront possibles au cas par cas pour des projets d'ampleur très limitée. L'instruction se fera sur la base d'un projet global associant l'ensemble des maîtres d'ouvrage et autorités organisatrices concernés (RFF, SNCF, collectivités). L'annexe 3 détaille les modalités d'instruction applicables.

Dans ce cadre, les projets pourront être subventionnés à un taux maximal de 35 %, les aides apportées s'ajoutant éventuellement aux autres financements de l'Etat prévus au titre des contrats de plan.

Les investissements pris en compte sont les suivants :

- l'ensemble des investissements liés à l'intermodalité tels qu'ils sont décrits dans le chapitre II-3 ;
- la création de quais et de leurs aménagements pour les usagers (attente, abri, informations, éclairage...) lors de la création de nouvelles haltes ;
- l'aménagement des quais existants pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, que les difficultés rencontrées soient d'ordre moteur, sensoriel ou mental ;
- la création ou le réaménagement de passages piétons pour accéder à la ville de part et d'autre d'une gare ou d'une halte.

Aucun autre investissement à maîtrise d'ouvrage RFF ou SNCF n'est susceptible d'être pris en compte dans le cadre de la présente circulaire.

Les TCSP connectés avec le réseau ferré national (tram-train par exemple) sont subventionnés selon les conditions et règles décrites dans le chapitre I consacré aux TCSP.

Dans les territoires où a été signé un contrat d'agglomération ou de pays, la dépense subventionnable pourra être étendue à des aménagements d'espaces publics (« accroche urbaine ») participant à un projet urbain situé à proximité des haltes et gares visant à valoriser les transports collectifs et leur accessibilité, en particulier piétonne et cyclable, et à restructurer et densifier le tissu urbain environnant de ces haltes et gares.

La définition de ce projet urbain et des aménagements susceptibles d'être subventionnés devra associer l'ensemble des partenaires concernés et faire l'objet d'une étude urbaine partenariale, subventionnable dans le cadre du chapitre II-1.

Cette subvention complémentaire au taux maximal de 35 % est plafonnée à 10 % des aides apportées par l'Etat sur le projet considéré dans sa globalité.

B. - Autres transports collectifs routiers, départementaux et régionaux

Les aides de l'Etat viseront trois objectifs :

- encourager le développement des politiques de déplacements globales, cohérentes et intermodales sur les territoires départementaux et régionaux ;
- améliorer l'intermodalité avec les transports urbains et les transports ferrés d'intérêt régional ou national ;
- assurer la présence du transport collectif sur l'ensemble du territoire.

En l'état de la nomenclature budgétaire, les aides aux transports collectifs routiers interurbains sont rattachées au chapitre 63-44, article 10. Les crédits seront déconcentrés en 2002 à l'exception de ceux liés aux projets de billettique.

Les aides de l'Etat feront l'objet de conventions, associant l'Etat, l'autorité organisatrice de transport et les autres maîtres d'ouvrage éventuels, valant attribution de subvention.

Les actions subventionnables, à l'exception des études, devront s'intégrer dans une politique globale des déplacements élaborée par les autorités organisatrices sur leur territoire de compétence. Cette politique devra être décrite dans un document de type schéma départemental ou régional, élaboré à partir d'un diagnostic basé sur la situation des transports collectifs et sur les besoins recensés en matière de déplacements.

Actions subventionnables

a) Etudes.

Les études générales visant à mieux connaître les attentes des usagers et leurs déplacements sont subventionnables à un taux maximal de 50 %. Il s'agit en particulier des études nécessaires à l'élaboration des schémas départementaux ou régionaux de transports collectifs ou d'études de transports réalisées sur certains territoires (en particulier, les volets transports des contrats de pays). Il est souhaitable que les études visant à mieux connaître les besoins en déplacements comportent un volet concernant les économies d'énergie et la réduction de la pollution atmosphérique. Celui-ci est subventionnable par l'ADEME.

Les études préalables nécessaires à la mise en œuvre de ces schémas sont subventionnables à un taux maximal de 35 %. Il s'agit en particulier de celles qui ont pour objet :

- d'améliorer l'intermodalité (intégration tarifaire, information multimodale, harmonisation des transports routiers départementaux ou régionaux avec les transports ferroviaires ou les transports collectifs urbains...);
- de créer, d'améliorer ou de restructurer des réseaux départementaux ou locaux (tant pour les lignes régulières que pour le transport à la demande).

b) Actions d'investissement nécessaires à l'amélioration de l'intermodalité.

Ces actions ont pour objet de favoriser la continuité des déplacements entre les divers modes dépendant de différentes autorités organisatrices de transport ou d'opérateurs différents.

Elles nécessitent donc une approche concertée et un partenariat entre les divers intervenants.

Sont subventionnables à un taux maximal de 35 % :

- les projets de billettique dans les conditions mentionnées pour les transports collectifs urbains dans le chapitre A II-3 ;
- les pôles d'échanges. Il s'agit des lieux d'échange entre les différents modes de transports collectifs, interurbains routiers, urbains ou ferroviaires. Ces pôles d'échanges peuvent être réalisés en mobilisant plusieurs maîtrises d'ouvrage (AOTU, communes, syndicat mixte, conseil général). Dans cette hypothèse de maîtrise d'ouvrage multiple, ne seront pris en compte sur le chapitre budgétaire 63-44, article 10 que les investissements dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le département.

L'assiette subventionnable est la même que celle décrite pour les transports collectifs urbains dans le chapitre II-3.

c) Investissements favorisant le fonctionnement et la qualité de service des transports collectifs.

Sont subventionnables à un taux maximal de 35 % :

- l'ensemble des équipements permettant d'améliorer l'information des usagers, notamment ceux destinés à assurer une information homogène sur plusieurs réseaux ou modes de transport ;
- les créations ou améliorations d'infrastructures dédiées à la circulation des transports collectifs ;
- le jalonnement du réseau et l'aménagement des points d'arrêt, dans la mesure où les impératifs de sécurité routière auront été explicitement pris en compte.

d) Acquisitions de matériel roulant.

Lignes régulières.

L'acquisition du matériel roulant affecté à titre principal à une ligne régulière peut être subventionnée à un taux maximal de 10 %, si l'autorité organisatrice consent une aide identique.

La convention valant attribution de subvention et associant l'Etat, l'autorité organisatrice de transport et l'exploitant prévoira le remboursement de la subvention *pro rata temporis* si le matériel roulant n'est plus affecté à titre principal à la ligne régulière au titre de laquelle l'aide a été attribuée.

Seule est subventionnée l'acquisition d'autocars « propres » (cf. note 6) répondant aux normes européennes en vigueur.

Ces aides ne s'appliquent pas au matériel roulant affecté aux services réguliers publics routiers créés pour assurer à titre principal à l'attention des élèves la desserte des établissements d'enseignement tel que défini dans le décret n° 84-322 du 3 mai 1984 relatif aux conventions entre les organisateurs de transports scolaires et les entreprises de transport.

Transport à la demande.

Dans certains secteurs ruraux ou périurbains, la mise en place d'un service de transport collectif à la demande est une réponse adaptée aux besoins de déplacements des habitants. Afin de favoriser la mise en place de ces services, l'Etat peut subventionner au taux maximal de 35 % l'acquisition d'un matériel roulant spécifique affecté au transport à la demande ainsi que la mise en place d'une centrale de mobilité. La subvention sera conditionnée par la description du service projeté et sa justification en regard des résultats des enquêtes et études sur les besoins des habitants. La demande de subvention pourra être présentée par une structure communale ou intercommunale sous réserve qu'elle en ait reçu délégation du conseil général.

Une évaluation du service sera faite trois ans après le début de l'opération.

Le matériel roulant acquis par le biais de cette aide de l'Etat ne pourra être utilisé pour des lignes régulières de transports collectifs.

Services spécialisés pour les personnes à mobilité réduite.

L'acquisition de véhicules pour les services spécialisés destinés aux personnes à mobilité réduite, y compris leurs aménagements, est subventionnable au taux maximal de 35 %.

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du
logement,
Jean-Claude Gayssot*

*Le contrôleur
financier,
L. Durvy*

TABLEAUX SYNTHÉTIQUES DES OPÉRATIONS SUBVENTIONNABLES
Transports en commun en site propre (chapitre 63-43, article 40)
Référence : titre A - paragraphe I

OPÉRATIONS SUBVENTIONNABLES	TAUX MAXIMAL DE LA SUBVENTION	SUBVENTION SUSCEPTIBLE d'être accordée par l'ADEME*
Etudes d'évaluation	50 %	
Volet énergie/environnement : 50 % investissement plafonné de 75 000 à 150 000 euros selon les cas		
Méto, VAL ou équivalent	20 % – plafond = 8M Euros/km	-
TCSP de surface Autobus et trolley-bus sur sites propres routiers (extension de parc)	35 % – plafond = 4,5 M Euros/km	-
Aménagement d'espaces publics extérieurs dits d'accroche urbaine : - liés aux TCSP souterrains ; - liés aux TCSP de surface (cas des contrats d'agglomération seulement)	20 % – plafond = 0,2 M Euros/km 35 % – plafond = 0,4 M Euros/km	-
Pôles d'échanges	35 %	-
Parcs-relais	35 % dans la limite de : - 2 000 Euros/place en surface ; - 4 500 Euros/place en ouvrage.	-
* Aides et taux en vigueur en juin 2001.		

Etudes, mise en œuvre des PDU et autres améliorations des transports collectifs urbains et de l'intermodalité (chapitre 63-43, article 30)

Référence : titre A - paragraphe II

OPÉRATIONS SUBVENTIONNABLES	TAUX MAXIMAL DE LA SUBVENTION	SUBVENTION SUSCEPTIBLE d'être accordée par l'ADEME*
Etudes :		
Etudes générales et de suivi-évaluation des politiques de déplacement	50 %	Volet énergie/environnement et certaines études préalables :
Etudes préalables nécessaires à la mise en œuvre des PDU	35 %	50 % investissement plafonné de 75 000 à 150 000 euros selon les cas
Amélioration des TCU :		
Systèmes d'information des usagers	35 %	-

Aménagement/création de voiries	35 %	-
Acquisition de matériels roulants :		
- lignes régulières bus et trolleybus	20 % (pour l'extension du parc seulement)	Aide à l'acquisition pour les technologies « propres » : subvention de 7 500 euros
- transport à la demande (y compris centrale de mobilité)	35 %	-
- véhicules spécialisés PMR	35 %	-
Sûreté des usagers	50 %	-
	NB : 35 % seulement pour les dispositifs de radio-localisation des véhicules	
Intermodalité/Interopérabilité		
Projets billettique (crédits non déconcentrés)	35 %	
Pôles d'échanges	35 %	-
Parcs-relais	35 % dans la limite de : 2 000 euros/place en surface 4 500 euros/place en ouvrage	
Réseau cyclable structurant	35 %	-

* Aides et taux en vigueur en juin 2001.

Amélioration de dessertes ferrées urbaines et périurbaines (chapitre 63-43, articles 40 ou 30)

Référence : titre A - paragraphe III

Etudes, mise en œuvre des PDU et autres améliorations des transports collectifs urbains et de l'intermodalité (chapitre 63-43 article 30)

Référence : titre A - paragraphe II

OPÉRATIONS SUBVENTIONNABLES	TAUX MAXIMAL DE LA SUBVENTION	SUBVENTION SUSCEPTIBLE d'être accordée par l'ADEME*
Interface réseau ferroviaire et réseau de transport collectif urbain et périurbain : information et billettique multimodales, pôles d'échanges, parcs-relais, créations/aménagement de quais et de passages piétons	35 %	-
TCSP connectés avec le réseau ferré national (tram-trains, par exemple)	35 % – plafond = 4,5 M euros/km	-
Aménagement d'espaces publics extérieurs dits d'accroche urbaine (cas des contrats d'agglomération ou de pays seulement)	35 % dans la limite d'un plafond fixé à 10 % des aides apportées par l'Etat sur l'ensemble du projet	-

* Aides et taux en vigueur en juin 2001.

Autres transports collectifs routiers départementaux et régionaux (chapitre 63-44, article 10)

Référence : titre B

OPÉRATIONS SUBVENTIONNABLES	TAUX MAXIMAL DE LA SUBVENTION	SUBVENTION SUSCEPTIBLE d'être accordée par l'ADEME*
-----------------------------	-------------------------------	---

Etudes		
Etudes générales	50 %	
Etudes préalables nécessaires à la mise en œuvre des schémas départementaux et régionaux de transports collectifs	35 %	Volet énergie/environnement : 50 % investissement plafonné de 75 000 à 150 000 euros selon les cas
Amélioration qualité du service		
Aménagement/création de voiries	35 %	-
Jalonnement du réseau et points d'arrêt	35 %	-
Systèmes d'information des usagers	35 %	-
Matériels roulants :		
Lignes régulières (hors transport scolaire)	10 % si l'AO consent une aide identique	-
Transport à la demande	35 %	Aides au fonctionnement des opérations exemplaires : taux de 50 % pendant 6 mois plafonné
Véhicules spécifiques aux PMR	35 %	-
Intermodalité/interopérabilité		
Projets billettique (crédits non déconcentrés)	35 %	-
Pôles d'échanges	35 %	-
* Aides et taux en vigueur en juin 2001.		

ANNEXE I

LA PRISE EN CONSIDÉRATION MINISTÉRIELLE DES PROJETS DE TCSP : CONSTITUTION DES DOSSIERS ET MODALITÉS D'INSTRUCTION

La décision de prise en considération par le ministre chargé des transports constitue un préalable avant toute demande de subvention concernant un projet de TCSP d'un coût supérieur à 15 millions d'euros.

Le dossier de prise en considération (DPC) est un document de fond, justifiant le choix par l'autorité organisatrice d'un réseau et/ou d'une ligne de TCSP.

Il doit permettre à l'Etat d'apprécier le projet dans sa globalité (cohérence des politiques de déplacements et des politiques de développement urbain de l'agglomération, intérêts socio-économiques) au regard des enjeux décrits par la circulaire dans l'introduction du chapitre A « conditions d'attribution des aides ».

Le DPC est établi à l'issue de la concertation préalable (de façon à ce que le projet reflète l'avis des acteurs consultés) et préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Le DPC, dans sa version définitive, doit faire l'objet d'une approbation par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

L'objet de cette annexe est de préciser :

- le contenu et la forme souhaités du dossier de demande de prise en considération ;
- les modalités d'instruction du DPC par les services de l'Etat.

I. - LE CONTENU ET LA FORME

Le dossier souhaité se compose d'une part d'un document synthétique exposant les objectifs généraux de la collectivité et d'autre part d'un document technique et d'analyse permettant d'étayer ses choix politiques.

Le document synthétique

Le document de synthèse expose les grandes lignes du projet au vu des objectifs et des choix politiques de la collectivité. Il doit illustrer (en quelques pages et à l'appui de quelques cartes) la politique de déplacements et les arguments principaux qui ont conduit au scénario retenu.

La concertation préalable étant susceptible d'influencer le choix de la collectivité, les raisons qui ont conduit à retenir ou non les modifications demandées lors de la concertation seront explicitées.

De plus, il doit présenter les arguments synthétiques (qui devront ensuite être étayés dans le document technique)

justifiant l'éligibilité du projet à une subvention de l'Etat selon les critères définis dans la circulaire, à savoir :

- la continuité du haut niveau de service offert (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale, amplitude des horaires, confort, sécurité, information...);
- l'approche globale des déplacements urbains : cohérence entre les différentes politiques de transport et d'aménagement, en se fondant notamment sur les études globales de déplacements ;
- la valorisation du transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité : connexion avec les autres modes de transports collectifs, rabattement des véhicules automobiles vers le TCSP, tarification, information multimodale... ;
- l'impact attendu sur le développement des transports collectifs en fonction en particulier de la restructuration du réseau ;
- la justification du mode et des tracés choisis ;
- la priorité donnée au développement du transport collectif par rapport à l'automobile, en particulier par le biais du partage de la voirie et en cohérence avec la politique de stationnement ;
- l'intégration du projet dans son environnement urbain, au niveau global de son effet de structuration urbaine et au niveau des aménagements plus locaux envisagés ;
- la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par le TCSP ;
- l'utilisation optimale des ressources publiques conformément à l'article 14 de la LOTI : faisabilité financière à long terme à l'échelle du réseau complet, évolution des comptes d'exploitation prévisionnels, évaluation socio-économique faisant apparaître le taux de rentabilité interne (TRI) ou tout autre indicateur synthétique de rentabilité...

Si un contrat d'agglomération a été signé, le document indiquera les secteurs faisant l'objet d'un projet urbain dont les aménagements d'espaces publics sont susceptibles d'être financés dans le cadre de « l'accroche urbaine ».

Le document technique

Le dossier technique est la description du projet et sa justification en prenant en compte tous les critères intervenant dans le scénario retenu. Il ne constitue pas un catalogue exhaustif mais un dossier cohérent, illustré par les éléments de diagnostic et d'analyse.

Représentation

Les textes (cf. note 7) seront illustrés par des cartes (traduction spatiale des enjeux et du projet) et par des données chiffrées (indicateurs, ratios).

Afin d'optimiser la lisibilité et la compréhension du projet, le TCSP (réseau existant et projeté) sera systématiquement reporté sur des fonds de plan type IGN ou sur des photos aériennes afin que figure, au fil du dossier, le projet dans son contexte physique (trame viaire, bâti, hydrographie, relief, repères...)

Plan indicatif du dossier technique

Le plan du dossier est donné à titre indicatif et peut être organisé différemment si le demandeur le juge nécessaire pour montrer l'articulation et la cohérence des différents aspects du dossier.

1. Le demandeur et le contexte institutionnel :

Dans ce chapitre, outre la présentation du porteur du projet, devront aussi être évoquées les relations avec des partenaires, en particulier lorsque le projet de TCSP implique des organismes publics ou des collectivités autres que celles représentées par l'AOT. L'avis de ces autorités (il s'agit d'un accord de principe et non d'un avis circonstancié à ce stade du projet) sera annexé au dossier.

THÈMESCONTENU

Le demandeur et le contexte institutionnel

L'AOT (statut juridique, composition, compétences) les autres partenaires concernés par le projet-type de maîtrise d'ouvrage envisagée

Carte institutionnelle, étendue du PTU, cartes de l'agglomération avec limites communales, poids de population.

2. Le projet dans le contexte de l'agglomération : cohérence des politiques de déplacements et cohérence avec les politiques d'urbanisme :

Le PDU, le DVA et les autres documents de planification (DTA, SCOT...) sont les éléments de contexte qui justifient la cohérence du réseau de transports.

Pour illustrer cette cohérence, le DPC devra développer les arguments synthétiques (et non pas renvoyer à ces documents ni collectionner des extraits de ces documents) permettant de justifier le choix du réseau de transport collectif, en lien avec les autres politiques de déplacements et les autres politiques publiques (politiques d'aménagement, de développement économique, politique de la ville...) dans le contexte de l'agglomération.

THÈMES	CONTENU
	L'offre de transport :

Eléments diagnostics des besoins de déplacements à l'échelle de l'agglomération :	Le réseau TC actuel : échanges entre réseaux, gares et pôles d'échanges à l'échelle de l'agglomération, du réseau régional et national La demande et l'usage : Les flux de déplacements et les échanges tous modes dans l'agglomération et suivant le corridor du TCSP, (synthèse des analyses issues du PDU, des enquêtes ménages, et des enquêtes O/D) Indicateurs d'adéquation ou d'inadéquation offre-demande
Les dysfonctionnements du système de TC existant	Perte de productivité des TC dues à la congestion automobile Baisse d'attractivité des TC : diagnostic (fréquences, amplitudes, temps de parcours,) résultats financiers.
Les perspectives de déplacements	Enjeux et objectifs relatifs aux déplacements (PDU) Parts modales actuelles et souhaitées Réseaux d'infrastructures routières et de TC projetés, complémentarités futures entre les modes (pôles d'échanges et parcs-relais à l'échelle du réseau projeté) Objectifs environnementaux Objectif de réduction de la circulation automobile, objectifs de réduction de la pollution de l'air
Les perspectives de développement urbain de l'agglomération	Orientation de la politique d'aménagement de l'agglomération Perspectives d'évolution des emplois, des activités et perspectives démographiques (cartes des principaux pôles d'emplois, d'habitat et d'activités existants et projetés ; extrait du SD ou du SCOT) avec le réseau TCSP existant et projeté La desserte actuelle et future des quartiers prioritaires de la politique de la ville par les TC (lignes de bus, offre de service)

3. La description du projet (cf. note 8)

THÈMES	CONTENU
Caractéristiques techniques	Le projet de TCSP et du réseau de TCSP (avec les phases de programmation) existant et projeté Caractéristiques et description technique du projet : longueur, tracé avec implantation des stations, des pôles d'échange, des parcs-relais Matériel roulant, mode de guidage, infrastructure
Offre de service	Fréquence, amplitude, capacité heure de pointe, vitesse commerciale, mesures de régulation (priorités aux feux) SAE...
L'aire desservie par le TCSP (population actuelle et future)	La population, les emplois, les scolaires et universitaires Les grands équipements générateurs de trafic et leur importance Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (GPV...) Les zones d'aménagement futur, les opérations de réhabilitation, plan de situation, programme et le cas échéant plan d'aménagement de zones. Le contexte urbain du projet Carte synthétique des pôles desservis et des enjeux urbains autour du projet
Les contraintes physiques ou administratives	Relief, sous-sol, obstacles naturels ou non Les coupures (naturelles) ou non (voies ferrées, autoroutes...) Les secteurs sauvegardés et leurs incidences sur le TCSP
Hypothèses de fréquentation	Fréquentation estimée par ligne de TCSP et par type d'usagers (anciens usagers des TC, nouveaux usagers, usagers reportés d'un autre mode)
Politique de stationnement et parcs-relais	Politique de stationnement (objectifs, mesures) Parc-relais : capacités, localisation, aménagements, principes de rabattement et de stationnement des deux-roues et, sécurisation, mode de gestion
Les pôles d'échange	Temps de correspondance, accessibilité PMR, cheminements Echanges avec le réseau de TC urbain et non urbain
La restructuration du réseau de bus	Principes généraux et adaptations par ligne (trajet et offre)
La politique tarifaire	Politique tarifaire envisagée (selon les catégories de population, en liaison avec les parcs-relais), intégration tarifaire avec le réseau de TC urbain et non urbain
Le coût de l'investissement et le plan de financement	Coûts des investissements par postes (selon la nomenclature CERTU) Tableau de financement année par année sur toute la durée de financement de l'emprunt intégrant le résultat d'exploitation, les subventions, le VT, la fiscalité et les emprunts (pour le projet lui-même et pour l'ensemble des projets de l'AOT)

Le coût d'exploitation	Charges d'exploitation et recettes – ratio recette/dépenses
Les variantes de tracé	Description des différentes variantes de tracé, avantages/inconvénients de chaque variante et raisons du choix final (le cas échéant l'AOT peut ne pas avoir fait de choix définitif au stade du DPC). Si certaines variantes sont susceptibles de modifier substantiellement le calcul économique, celles-ci devront être intégrées au chapitre 5.

4. Les actions d'accompagnement

THÈMES	CONTENU
Le plan de circulation	modification du plan de circulation, mode de régulation
Le stationnement et les livraisons	Places supprimées en centre ville, mesures prévues pour les livraisons de marchandises en ville
Les modes non motorisés	Itinéraires cyclables
Les interventions dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville	Cohérence des investissements publics dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (programmation des investissements, traduction spatiale des projets)
Les opérations d'urbanisme générées par le projet	Eléments de programmation et grands principes des opérations d'urbanisme projetées en cohérence avec le projet de TCSP
Les autres actions d'accompagnement	

5. L'évaluation socio-économique du projet en comparaison avec différents scénarios

Le choix du réseau ou de la ligne de TCSP faisant l'objet de la demande de prise en considération est d'abord un choix politique de l'agglomération (politique de déplacements, politiques urbaines...). Les précédents chapitres auront consisté à démontrer la cohérence du projet avec la politique de l'agglomération. Le présent chapitre doit, quant à lui, faire la démonstration objective de l'utilité socio-économique et de la rentabilité financière du projet en comparaison avec différents scénarios.

THÈME	CONTENU (1)	SCÉNARIO de référence	SCÉNARIO avec TCSP	AUTRE scénario
Evaluation socio-économique selon chaque scénario	<p>Analyse comparée des effets évalués selon le scénario de référence, le scénario avec le TCSP et selon d'autre(s) scénario(s) au regard des critères suivants (indicateurs qualitatifs et quantitatifs) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - investissements ; - exploitation ; - impacts sur la clientèle ; - avantages pour les usagers des différents modes de transport ; - impact sur l'environnement et sur les accidents de la circulation ; - impacts sur les espaces publics et l'urbanisme ; - impact sur l'emploi et le développement ; - impacts sur les autres politiques publiques 			
Calcul économique : synthèse des éléments monétarisés	<p>Bilan coût-avantage (reprenant les éléments monétarisés du thème précédent) selon chaque scénario et selon les critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dépenses actualisées d'investissement ; - dépenses actualisées d'exploitation ; - recettes actualisées ; - surplus actualisé des usagers ; - coût actualisé lié aux impacts sur l'environnement et sur la sécurité routière. <p>Total (bilan actualisé) TRI</p>			

(1) L'on pourra utilement s'inspirer du guide méthodologique pour l'évaluation socio-économique d'un projet de TCSP en cours de réalisation par le CERTU.

6. Annexes

THÈME	CONTENU
Le planning	Calendrier prévisionnel des études, des procédures, des travaux et des mises en service.
La concertation préalable	Bilan de la concertation préalable.
Zoom sur le tracé (section par section)	Emprise en voirie ou en ouvrage, partage de la voirie, aménagement des carrefours (profils en travers, plans du tracé, de façade à façade, par section sur fond de plan cadastral). Rabattement des deux-roues vers les pôles d'échanges et les parcs-relais. Accroche urbaine : - zoom sur les points singuliers, aménagement de carrefours, créations de nouvelles liaisons, places, opérations d'urbanisme autour du TCSP ; - zoom sur l'aménagement du TCSP dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.
Avis de l'AOTU et des partenaires éventuels	Délibération de l'AOTU approuvant le projet de DPC. Avis des responsables locaux d'organismes publics et de collectivités locales concernées par le projet.
Méthodologie adoptée pour l'évaluation économique	Modélisation, scénarios, recueil de données...

II. - LES MODALITÉS D'INSTRUCTION DU DPC PAR LES SERVICES DE L'ÉTAT

Le DPC doit être établi à l'issue de la concertation préalable et doit être adressé au préfet avant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

En outre, l'avis favorable de l'Etat sur le dossier de définition, dans le cadre du décret à venir de sécurité des transports guidés, devra intervenir avant la décision de prise en considération du projet par le ministre.

La direction départementale de l'équipement sera associée à la définition du projet et à l'élaboration du dossier de prise en considération le plus en amont possible. De même, une approche concertée avec les différents services de l'Etat qui auront à se prononcer ultérieurement sur le projet est souhaitable.

Le rôle de la DDE dans l'instruction du DPC

La DDE, relais local de la DTT sous l'autorité du préfet de département, est chargée d'instruire le DPC en collaboration avec la DTT.

Son rôle est donc :

- de participer aux études de définition du projet ;
- d'assurer la coordination entre les différents services internes de la DDE concernés par le projet de TCSP (routes, habitat, urbanisme, environnement...);
- d'informer la DTT du contenu et de l'avancement du projet et d'organiser les rencontres avec l'autorité organisatrice.

A la réception du DPC :

- de s'assurer de la faisabilité réglementaire et technique du projet ;
- de vérifier la cohérence du projet avec les enjeux locaux et son adéquation avec les enjeux de l'Etat exprimés notamment dans la circulaire ;
- de demander, le cas échéant, les informations complémentaires au maître d'ouvrage.

Le préfet communique l'avis sur le DPC à la DTT.

Le projet peut être pris en considération avec des réserves. Dans ce cas, un dossier approuvé par l'autorité délibérante levant les réserves devra être produit préalablement à la demande de subvention.

Modalités de coordination au sein des services de l'Etat

La DDE se chargera de recueillir les avis des services déconcentrés concernés, en particulier : DIREN, délégation régionale de l'ADEME, Architecte des Bâtiments de France. Une réponse sous un mois sera sollicitée.

Le préfet de département communiquera le dossier au préfet de région qui, s'il le juge nécessaire, fait part de son avis à la DTT dans le même délai d'un mois.

Parallèlement, la DTT sollicitera un avis auprès des directions d'administration centrale.

Le nombre d'exemplaires à fournir par le demandeur sera déterminé en fonction des projets.

SUBVENTIONS AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORTS : CONSTITUTION DES DOSSIERS, INSTRUCTION DES DEMANDES ET CONVENTIONS ATTRIBUTIVES DE SUBVENTION

I. - LE PORTEUR DU PROJET

Le transport collectif urbain ou non urbain est un service public dont la compétence est exercée par une autorité organisatrice de transports (autorité organisatrice de transports urbains, conseil général ou conseil régional) qui, éventuellement, a pu déléguer une partie de ces compétences à un syndicat mixte.

Il est donc logique que ces collectivités ou groupements soient les porteurs des projets visant à améliorer les transports collectifs et pour lesquels une subvention de l'Etat est sollicitée.

Les investissements subventionnés dans le cadre de la présente circulaire sont ceux nécessaires à l'amélioration de ce service. Cependant, les maîtres d'ouvrage des investissements peuvent être institutionnellement différents des autorités organisatrices de transports (par exemple, communes compétentes en matière de voirie).

Pour gérer cet état de chose, il est prévu que la demande de subvention associe l'ensemble des maîtres d'ouvrage ; la convention sera alors conclue entre l'Etat, l'autorité organisatrice de transports et lesdits maîtres d'ouvrages, qui pourront ainsi recevoir directement l'aide de l'Etat.

II. - LA DEMANDE DE SUBVENTION

Le cadre des demandes de subvention est fixé par le décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissements (*J.O.* du 18 décembre 1999). Celui-ci a été complété par l'arrêté du 30 mai 2000 relatif aux pièces à produire à l'appui des demandes de subventions de l'Etat pour des projets d'investissement (*J.O.* du 8 juin 2000) et par la circulaire du 19 octobre 2000 d'application du décret n° 99-1060 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissements.

Dans le cas des aides aux transports collectifs de province, il y a lieu de détailler certaines pièces que les autorités organisatrices doivent fournir à l'appui de leurs demandes.

Réf. 12 (cf. note 9) : note indiquant l'objet, les objectifs poursuivis et les résultats attendus du projet.

Cette note doit préciser, notamment :

- la politique des déplacements mise en œuvre par l'autorité organisatrice (historique, orientations du PDU ou des démarches équivalentes, actions entreprises ou à venir, aides de l'Etat déjà obtenues...) ;
- la consistance du projet (descriptifs, plans de localisation des opérations, données techniques, conditions financières...) et les améliorations qui en sont attendues ;
- les modalités et les critères d'évaluation du projet par rapport aux objectifs poursuivis ;
- les coûts de fonctionnement prévisibles de l'investissement après sa mise en service.

En outre, doivent être joints à cette note de présentation les documents dont la production est exigée par la présente circulaire. Il s'agit notamment du document de mise en œuvre du PDU ou, pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, du programme d'actions en matière de déplacements (cf. A, paragraphe II : conditions d'éligibilité à une subvention de l'Etat).

Réf. 122 : un état du coût prévisionnel détaillé par nature de dépenses.

Le coût de chaque opération doit être détaillé (HT), en prenant en compte ce qui ressort de l'assiette subventionnable.

Pour les études, le détail financier de chaque volet doit être établi par poste de dépenses.

Réf. 123 : les autorisations préalables requises par la réglementation en vigueur et nécessaires à l'instruction du dossier.

En matière d'accessibilité aux installations recevant du public, l'avis de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité (CCDSA) et éventuellement l'arrêté de dérogation du préfet.

En matière d'équipement de sécurité en caméras de surveillance, l'arrêté préfectoral autorisant l'installation des systèmes de vidéo-surveillance (cf. loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, décret n° 96-926 du 17 octobre 1996 et circulaire n° 68-234 du 22 octobre 1996).

Pour un projet situé dans un site classé ou protégé, l'avis de la commission des sites.

Si nécessaire, la déclaration d'utilité publique ou toute convention d'occupation ou de gestion des terrains.

Si nécessaire également, le permis de construire ou le permis de démolir.

Pour les transports guidés, le dossier préliminaire de sécurité tel qu'il est prévu dans le décret à venir sur la sécurité des transports guidés.

Réf. 22 : travaux.

Lorsque l'opération subventionnée comporte des travaux, il convient que soit joint à la demande le dossier de projet, anciennement appelé avant-projet détaillé.

III. - L'INSTRUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTION

1. Crédits déconcentrés (chapitres 63-43, article 30 (cf. note 10), et 63-44, article 10)

A compter du 1^{er} janvier 2002, les subventions aux transports collectifs urbains et départementaux seront délivrées par le

préfet de département qui, de ce fait, sera signataire de la convention valant attribution de subvention. Pour les transports collectifs régionaux, les subventions seront délivrées par le préfet de région qui signera les conventions correspondantes.

Les demandes de subvention aux transports collectifs urbains et départementaux seront instruites par les directions départementales de l'équipement (DDE) qui pourront, le cas échéant, s'appuyer sur un pôle de compétences créé au sein des directions régionales de l'équipement (DRE). Les demandes de subventions aux transports collectifs régionaux seront, quant à elles, instruites par les DRE.

Les DRE et les DDE devront, chacune pour les dossiers qui les concernent, se rapprocher de la délégation régionale de l'ADEME, en particulier s'il s'agit d'investissements susceptibles de recevoir une aide de l'ADEME ou d'études et d'actions incluant un volet sur les économies d'énergie et sur la réduction de la pollution atmosphérique.

2. Crédits gérés au niveau national (chapitre 63-43, article 40)

L'instruction des demandes de subvention est assurée par les DDE en collaboration étroite avec la direction des transports terrestres (DTT) et, pour les projets de dessertes ferrées périurbaines, en collaboration étroite avec les DRE comme il est indiqué en annexe III.

Les services instructeurs ont en particulier pour rôle :

- d'assurer l'interface avec l'autorité organisatrice de transports et, le cas échéant, avec les autres partenaires (par exemple, les maîtres d'ouvrage) ;
- d'instruire le dossier au plan administratif, en vérifiant son caractère complet selon les modalités définies par la lettre-circulaire DTT du 11 août 2000 ;
- de s'assurer de l'adéquation du projet avec les objectifs de l'Etat, exprimés notamment dans la présente circulaire ;
- de vérifier que les conditions d'attribution de la subvention sont bien remplies et de préparer l'ensemble des pièces nécessaires au calcul de la subvention ;
- de proposer un projet de convention entre l'Etat, l'autorité organisatrice de transports et, si nécessaire, les autres partenaires.

Cette instruction donnera lieu à un avis circonstancié du préfet sur les objectifs du projet, ses conditions de réalisation (notamment, techniques et financières) et les modalités de suivi-évaluation.

La DTT devra être informée régulièrement de l'état d'avancement de l'instruction.

IV. - LA CONVENTION ATTRIBUTIVE DE SUBVENTION

Il a été décidé de substituer aux décisions attributives de subvention, actes unilatéraux, le principe d'une convention signée entre l'Etat, l'autorité organisatrice de transports porteuse du projet et les autres partenaires (en particulier, les maîtres d'ouvrage) et qui sera préalablement visée par le contrôleur financier.

Cette convention permet de s'assurer que l'ensemble des partenaires ont connaissance des conditions de réalisation du projet subventionné et qu'ils s'engagent à les respecter. Elle a également pour objet de définir les actions complémentaires et/ou les actions d'accompagnement dont l'Etat juge la réalisation indispensable à la réussite du projet subventionné (par exemple, restructuration du réseau de bus lors de la création d'un TCSP, actions sur la circulation et le stationnement, création de nouveaux pôles d'échanges...).

Cette convention doit *a minima* préciser l'ensemble des points suivants :

- les objectifs du projet et le cadre dans lequel il s'intègre ;
- les caractéristiques du projet (nature, destination, conditions de réalisation, effets attendus...) et les actions complémentaires et d'accompagnement dont l'Etat juge la réalisation indispensable.

En cas de convention multipartite, le rôle et les responsabilités de chacun des partenaires doivent être clairement précisés, qu'il s'agisse de la réalisation du projet ou de la réalisation des actions complémentaires et d'accompagnement.

- le ou les bénéficiaire(s) de la subvention.
- le mode de calcul de la subvention (dépense subventionnable retenue et taux et plafonds de subvention applicables) ;
- le calendrier prévisionnel et les délais d'exécution du projet ;
- le plan de financement global du projet faisant apparaître le montant et l'origine du ou des autre(s) financement(s).

Le montant des aides publiques ne peut dépasser 80 % du montant prévisionnel de l'assiette subventionnable. Cette vérification est opérée, au moment de la signature de la convention et au moment de la liquidation de la subvention, par l'autorité administrative signataire de la convention et non par le comptable public.

- les modalités de versement (acomptes et solde) de la subvention.

Il est rappelé que le montant des acomptes ne peut être supérieur à 80 % du montant total de la subvention. Sous cette réserve, le paiement d'acomptes se fait sur production par le bénéficiaire d'un certain nombre de pièces justificatives énumérées dans la circulaire du 19 octobre 2000 susmentionnée.

Le montant final de la subvention - qui, il faut le rappeler, a perdu son caractère forfaitaire - est calculé par application du taux prévu à la convention aux dépenses réelles et plafonnées à la dépense subventionnable prévisionnelle, notamment au vu de la justification de la réalisation du projet et d'une déclaration sur le montant et l'origine des aides.

- la durée (au minimum 10 ans après la fin d'exécution des travaux) de non-changement d'affectation de l'investissement.

- les modalités de reversement de la subvention en cas de non-respect des dispositions de la convention.
- le dispositif d'évaluation et les indicateurs à mesurer :
 - voyages/habitant ;
 - recettes/voyage ;
 - recettes/dépense ;
 - vitesse commerciale ;
 - ponctualité ;
 - sécurité...

A titre d'exemple, un modèle de convention, joint à la présente annexe, a été établi.

CONVENTION ATTRIBUTIVE DE SUBVENTION (MODÈLE)

entre, d'une part,
l'Etat, représenté par
et, d'autre part,
(préciser : l'autorité organisatrice
des transports de ou le syndicat mixte
des transports de), représenté(e) par ,

Si la réalisation du projet subventionné implique l'intervention d'autres partenaires (par exemple, en cas de co-maîtrise d'ouvrage), ceux-ci doivent être signataires de la convention.

Vu la loi de finances initiale pour n° du

Vu le décret n° du portant
répartition des crédits ouverts pour
au budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement et ses textes d'application,

Vu la circulaire n° du directeur des transports
terrestres relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province,

Vu la demande de subvention présentée par
en date du ,

Vu le plan de déplacements urbains approuvé par le et son document d'application établi en date du
(cf. agglomérations de plus de 100 000 habitants) ou vu le programme d'actions en matière de déplacements établi par en
date du

(cf. agglomérations de moins de 100 000 habitants),

Pour les projets de TCSP : viser la décision ministérielle de prise en considération et le dossier approuvé par l'autorité organisatrice levant les réserves émises dans la décision ministérielle de prise en considération.

Pour les projets de transports en commun guidés : viser le dossier préliminaire de sécurité tel qu'il sera prévu dans le décret à venir.

Considérant que le dossier de demande de subvention présenté par a été déclaré complet
le est réputé complet depuis le ,

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule (décrire le contexte général du projet et comment il s'insère dans la politique globale des déplacements mise en œuvre sur le territoire concerné).

Article 1^{er}

Objet de la convention

« La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles (indiquer le ou les maîtres d'ouvrage) procédera (procéderont) à la réalisation de (préciser l'intitulé du ou des projets) ainsi que les modalités par lesquelles l'Etat apportera son concours financier à la réalisation de ce projet. »

Article 2

Caractéristiques du projet

Préciser la nature du projet subventionné, les objectifs poursuivis et les effets attendus.

Dans cet article, préciser également les conditions de réalisation du projet et, surtout, le rôle et les responsabilités de chaque signataire de la convention (en particulier, les conditions dans lesquelles chaque maître d'ouvrage interviendra). Il importe, à cet égard, que l'autorité organisatrice de transports ou le syndicat mixte assure la coordination générale du projet.

Article 3

Actions complémentaires et/ou actions d'accompagnement

Préciser, à ce stade, les actions complémentaires et/ou d'accompagnement dont l'Etat juge, en fonction des enjeux identifiés en préambule et des caractéristiques du projet décrites à l'article précédent, la réalisation indispensable à l'utilisation optimale des investissements subventionnés.

Article 4

Montant et bénéficiaire(s) de la (ou des) subvention(s)

Version 1 (un seul bénéficiaire) :

« Une subvention d'un montant de est accordée
à correspondant à % du montant HT
de la dépense subventionnable estimée à .

Ile est calculée sur la base de dépenses subventionnables auxquelles sont appliqués les taux et, le cas échéant, les plafonds de subvention ainsi qu'il est détaillé à l'annexe 1 de la présente convention.

Cette subvention se traduira par l'affectation d'une autorisation de programme sur le chapitre

du budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement (III - Transports et sécurité routière - 1. Transports) pour l'année

Version 2 (deux ou plusieurs bénéficiaires) :

« Pour la réalisation du projet décrit à l'article 2, l'Etat décide d'accorder :
– une subvention d'un montant de à correspondant à % du montant hors taxe de la dépense subventionnable estimée à ,
– une subvention d'un montant de à correspondant à % du montant hors taxe de la dépense subventionnable estimée à .

A répéter autant de fois que nécessaire.

Ces subventions sont calculées sur la base de dépenses subventionnables auxquelles sont appliqués les taux et, le cas échéant, les plafonds de subvention ainsi qu'il est détaillé à l'annexe 1 de la présente convention.

Ces subventions se traduiront par l'affectation d'autorisations de programme sur le chapitre du budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement (III - Transports et sécurité routière chaîne Planète Câble - 1. Transports) pour l'année

Article 5

Plan de financement prévisionnel

« Le plan de financement prévisionnel du projet subventionné figure à l'annexe 2 de la présente convention. »

Article 6

Calendrier prévisionnel d'exécution du projet

Préciser, dans cet article, que le bénéficiaire de la subvention devra informer le préfet de la date de début d'exécution du projet subventionné. Si le projet a déjà reçu un commencement d'exécution à la date de signature de la convention, l'indiquer expressément et préciser à quelle date.

Article 7

Délais d'exécution du projet

« Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la signature de la présente convention, l'opération n'a reçu aucun commencement d'exécution, la subvention sera caduque.

La réalisation des investissements prévus devra être effective dans un délai de 4 ans à compter de la date de déclaration du début d'exécution du projet. Aucune demande de paiement ne pourra intervenir après expiration de ce délai.

Ces délais peuvent être prorogés dans les conditions précisées aux articles 11 et 12 du décret du 16 décembre 1999 ainsi qu'aux paragraphes 5-1-3 et 5-2 de sa circulaire d'application.

Il peut être prévu, si les conditions de réalisation du projet le permettent, des délais plus courts.

Article 8

Modalités de versement de la (ou des) subvention(s)

« La (les) subvention(s) sera (seront) versée(s) par acomptes successifs, au prorata de l'avancement des travaux, sur production par le (les) bénéficiaire(s) d'un état récapitulatif détaillé certifié exact des dépenses réalisées conformément aux caractéristiques du projet décrites à l'article 2 de la présente convention, accompagné des factures acquittées au titre des acquisitions, travaux ou prestations de service. Le montant des acomptes versés ne pourra être supérieur à 80 % du montant de la subvention prévue.

Le solde sera versé au vu des pièces suivantes établies par le (les) bénéficiaires(s) :

- un état récapitulatif inaltérable certifié exact des dépenses réalisées ;
 - la justification de la conformité des caractéristiques du projet réalisé avec celles fixées à l'article 2 de la présente convention ;
 - le cas échéant, rajouter : la justification de la réalisation effective des actions complémentaires et des actions d'accompagnement mentionnées à l'article 3 de la présente convention ;
 - une déclaration indiquant le montant et l'origine des aides effectivement obtenues pour la réalisation du projet.
- D'autres justificatifs peuvent être requis, si cela se justifie, à l'appui des demandes d'acomptes et/ou de solde.

Le montant final de la (des) subvention(s) sera calculé par application du taux de subvention aux dépenses réelles, plafonnées aux dépenses subventionnables prévisionnelles telles qu'indiquées dans le tableau figurant en annexe 1. Si le montant de la (des) subvention(s) de l'Etat conduit à porter le total des aides publiques à un taux supérieur à 80 % du montant total du projet, la (les) subvention(s) considérée(s) sera (seront) réduite(s) en conséquence.

Le comptable assignataire est le trésorier payeur général de .

Article 9

Engagements de l'autorité organisatrice de transports et, le cas échéant, des autres signataires

« Le (ou les) bénéficiaires s'engage(nt) à :

- mettre en œuvre les investissements prévus à la présente convention pendant toute la durée d'effet de celle-ci ;
- fournir au préfet de un rapport annuel d'exécution du projet subventionné, au plus tard à la fin du premier trimestre de l'année suivante ;
- fournir à chaque demande le versement de la subvention tous les justificatifs requis ;
- ne pas modifier l'affectation de l'investissement pendant une période minimale de (dix ans minimum) à compter de sa date de fin d'exécution. »

Les dispositions de cet article peuvent, pour plus de pertinence, être adaptées en fonction du rôle et des responsabilités propres à chaque signataire tels qu'ils ont été définis à l'article 2 ainsi que, si nécessaire, pour tenir compte des dispositions prévues à l'article 3.

Article 10

Reversement de la (des) subvention(s)

- « Le reversement total ou partiel de la subvention versée pourra être exigé dans les cas suivants :
- si l'objet de la subvention a été modifié sans autorisation ;
 - si le taux maximum d'aides publiques prévu à l'article 8 ci-dessus est dépassé ;
 - si le projet n'est pas réalisé dans le délai prévu à l'article 7 ci-dessus ;
 - si l'affectation de l'investissement a été modifié dans un délai de (dix ans minimum) à compter de sa date de fin d'exécution »

Article 11

Modalités de suivi-évaluation du projet

Fixer à la fois les modalités générales de suivi-évaluation du projet qui seront mises en œuvre et les indicateurs qui semblent les mieux appropriés pour en mesurer l'impact réel.

Pour les TCSP, il convient de substituer à cet article un article sur l'évaluation socio-économique prévue par la LOTI.

Article 12

Durée et conditions d'exécution de la convention

« La présente convention viendra à échéance à l'issue du délai prévu au § alinéa de l'article 10.

L'ensemble des signataires sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention. »

Annexe I à la convention conclue entre l'Etat et ...
pour la réalisation de ...

Dépenses subventionnables retenues et calcul du montant maximal de la (des) subvention(s) accordée(s)

A établir, le cas échéant, pour chaque bénéficiaire

OPÉRATIONS et coûts HT	DÉPENSES subventionnables HT	TAUX de la subvention	PLAFOND de la subvention MONTANT maximal de la subvention

Annexe II à la convention conclue entre l'Etat et ...
pour la réalisation de ...

Plan de financement prévisionnel du projet subventionné

DÉPENSES	RECETTES
	Subventions :
	- Etat
	- autres subventions (à détailler)
	Fonds propres
	Autres recettes (à détailler)
Total HT	Total HT

ANNEXE III

LES PROJETS DE DESSERTES FERRÉES URBAINES
ET PÉRIURBAINES

Les projets de transports collectifs périurbains utilisant le réseau ferroviaire pour des dessertes urbaines (à l'intérieur du PTU) ou périurbaines (qui sortent du PTU) font intervenir, en règle générale, des maîtrises d'ouvrage différentes :

- RFF pour l'infrastructure ferroviaire ;
- la SNCF pour les bâtiments voyageurs des gares ;
- l'AOTU, les communes (ou groupement de communes) et, éventuellement le département pour l'interface entre la gare et l'urbain.

Les compétences des autorités organisatrices se superposent : région pour la desserte ferroviaire régionale, AOTU pour l'organisation des transports collectifs à l'intérieur du PTU, département pour les dessertes routières périurbaines.

Enfin, il convient de rappeler que l'Etat aide deux types d'investissements :

- l'investissement pour l'amélioration du réseau ferroviaire, piloté à la DTT par la sous-direction des transports ferroviaires (DTT/TF) ;
- l'investissement pour l'amélioration des transports collectifs urbains et périurbains, objet de la présente circulaire, piloté à la DTT par la sous-direction des transports collectifs (DDT/TC).

I. - Rappel des règles applicables aux investissements pour l'amélioration du réseau ferroviaire à maîtrises d'ouvrage SNCF et RFF

Les investissements de ces différents maîtres d'ouvrage sont soumis chacun à des modalités d'élaboration, d'approbation et de financement spécifiques.

**1. Projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
sous maîtrise d'ouvrage RFF**

Ces projets sont, en règle générale, programmés et financés dans le cadre des contrats de plan Etat-région (CPER).

En ce qui concerne leurs modalités de financement, la contribution de RFF et le besoin en subventions publiques sont calculés en appliquant les dispositions de l'article 4, alinéa 3 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997. Les subventions publiques sont réparties entre l'Etat et les collectivités locales concernées. Dans le cadre des CPER et pour l'ensemble des projets ferroviaires, la part de l'Etat a été plafonnée à 50 % des subventions publiques. Pour les projets périurbains, la négociation des CPER a généralement conduit à retenir des taux de participation de l'Etat inférieurs à ce plafond.

Le suivi des études de ces projets et l'instruction des dossiers sont effectués par les DRE, chargées par la DTT de suivre la mise en œuvre du programme ferroviaire des contrats de plan dans les conditions définies par la circulaire n° 2000-52 du 20 juillet 2000.

Lorsque leur montant est supérieur à 150 MF, ces projets sont soumis à l'approbation du ministre chargé des transports, en application de l'article 4, alinéa 2 du décret n° 97-444 susmentionné. Cette approbation intervient à l'issue des études d'avant-projet (ou d'APD) et des différentes phases de procédures et avant la signature de la convention de réalisation et de financement de l'opération. L'approbation est prise par le DTT par délégation du ministre, après instruction du dossier par la sous-direction TF.

**2. Projets d'aménagement des gares
sous maîtrise d'ouvrage SNCF**

Ces projets sont, dans certains cas, programmés et financés dans le cadre des contrats de plan Etat-région (CPER) et,

dans d'autres cas, réalisés hors CPER. Ils sont le plus souvent cofinancés par la SNCF, l'Etat et les collectivités locales concernées.

Lorsque ces projets sont inscrits aux CPER, leur instruction est effectuée par les DRE, chargées par la DTT de suivre la mise en œuvre du programme ferroviaire des contrats de plan dans les conditions définies par la circulaire n° 2000-52 du 20 juillet 2000.

Lorsque leur montant est supérieur à 150 MF, ces projets sont soumis à l'approbation du ministre chargé des transports, en application de l'article 36 du cahier des charges de la SNCF. Cette approbation intervient dans les mêmes conditions que l'approbation des projets d'aménagement de l'infrastructure de plus de 150 MF. A noter qu'en pratique, seules des opérations de grande ampleur dans des gares d'importance nationale ou des créations de gares nouvelles conduisent à des projets d'un montant supérieur à 150 MF.

II. - Procédures pour l'obtention des subventions

Ces projets nécessitent des montages institutionnels complexes.

L'Etat, pour délivrer ses subventions, devra donc avoir une vue globale du projet, qu'il s'agisse des caractéristiques du service proposé (tracés, gare, fréquences, amplitude, tarification, formation, intermodalité...) que de son montage institutionnel (autorité organisatrice, exploitant...) et de son impact financier et socio-économique (coût d'investissement, trafic attendu, coût d'exploitation...).

1. Dossier de prise en considération

Ce dossier est obligatoire sauf pour les projets de faible ampleur (investissement inférieur à 150 MF, montage institutionnel simple).

En l'absence de syndicat mixte, regroupant en particulier la région, le département et l'AOTU, le dossier devra être présenté conjointement par l'ensemble des autorités organisatrices concernées par le projet. RFF et la SNCF seront associés à son élaboration.

Son contenu devra s'inspirer de celui demandé dans l'annexe relative aux TCSP.

Le dossier devra en outre décrire :

- l'organisation institutionnelle envisagée (autorité organisatrice coordonnant le projet et maîtrise d'ouvrage des travaux) ;
- l'exploitant envisagé pour le service ;
- la tarification ;
- l'ensemble des actions liées à l'intermodalité.

2. Demande de subvention

La demande de subvention, conforme à l'annexe 2, devra porter sur le projet dans sa globalité et devra être présentée conjointement par l'ensemble des maîtres d'ouvrage et autorités organisatrices concernés (RFF, SNCF, collectivités).

Pour faciliter les tâches d'instruction, les dépenses subventionnables telles qu'elles sont décrites dans la circulaire devront être clairement identifiées dans le dossier de subvention.

Les conventions valant attribution de subvention – tant au titre des transports collectifs qu'au titre du programme ferroviaire – seront signées simultanément.

III. - INSTRUCTION DES DOSSIERS

Les dossiers du programme ferroviaire sont instruits par les DRE et ceux des transports collectifs de province par les DDE. Il est donc impératif qu'une parfaite coordination existe entre DDE et DRE. Ainsi, un coordinateur, émanant soit de la DDE soit de la DRE, sera désigné pour chaque projet. Il sera chargé d'assurer la cohérence des dossiers, sans préjudice des rôles respectivement dévolus à la DDE et à la DRE.

Dans tous les cas, les dossiers de prise en considération seront instruits par la DDE et seront soumis à l'avis de la DRE avant transmission à la DTT/TC. La décision sur cette prise en considération sera préparée par la sous-direction TC après avis de la sous-direction TF.

Pour la délivrance des subventions, les conventions seront préparées par le coordinateur, après instruction de la DDE et de la DRE sur leur domaine de compétence propre.

Lorsque les crédits relevant des transports collectifs urbains sont déconcentrés, la décision finale appartient au préfet de département, après éventuelle approbation ministérielle du dossier ferroviaire préparé par DTT/TF au cas où le projet dépasse 150 MF.

Lorsque les crédits relevant des transports collectifs urbains ne sont pas déconcentrés (cas des tram-trains), la décision est du ressort de la DTT. Sur la base de la proposition du coordinateur, les sous-directions TC et TF se concerteront pour, d'une part, préparer l'approbation ministérielle du dossier ferroviaire (si celui-ci dépasse 150 MF) et, d'autre part, finaliser et faire approuver les conventions valant attribution de subvention.

NOTE (S) :

(1) Cette même notion, créée par l'Insee, est mentionnée dans la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains ; c'est seulement à l'intérieur d'un espace à dominante urbaine qu'un syndicat mixte de transport peut prélever un versement de transport au taux maximal de 0,5 %.

(2) A titre indicatif, le dossier de définition prévu dans le décret à venir sur la sécurité des transports publics guidés de personnes sera intégré au dossier de « prise en considération ».

(3) La norme EURO 3 sera demandée dès la parution de la circulaire.

(4) Dans tous les cas mentionnés dans la présente circulaire, la longueur considérée est celle affectée au service où le transport collectif dispose de deux voies de circulation dédiées (une par sens). Dans le cas de sens unique, la longueur est comptée pour moitié.

(5) La norme EURO 3 sera demandée dès la parution de la circulaire.

(6) La norme EURO 3 sera demandée dès parution de la circulaire.

(7) L'utilisation des noms propres (noms de rues, lieux-dits...) dans les textes devra être cohérente (utiliser toujours les mêmes appellations tout au long du dossier) et rappelée dans les cartes pour permettre au lecteur de se repérer.

(8) Par souci de lisibilité il est souhaitable d'utiliser des indicateurs homogènes en s'appuyant notamment sur le guide : « Indicateurs transports pour l'analyse et le suivi des opérations », novembre 1997, CERTU.

(9) Les numéros de référence qui suivent renvoient à ceux utilisés dans l'annexe à l'arrêté du 30 mai 2000 susvisé.

(10) A l'exception des crédits destinés au financement des opérations de billettique et des appels à projets.