

Objectif spécifique

Programme	PO FEDER FSE Aquitaine 2014/2020
Axe 4	Poursuivre l'engagement de l'Aquitaine sur la voie de la transition écologique et énergétique
Objectif thématique 4	Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs
Investissement prioritaire FEDER 4 (e)	<i>En favorisant des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et de mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer</i>

4.4

Accroître la fréquentation des modes durables de déplacements⁶⁴

Résultat à atteindre

Hausse de la fréquentation par les voyageurs des réseaux de transports en commun et modes doux⁶⁷ au détriment du véhicule personnel

3e région métropolitaine par sa surface, l'Aquitaine se caractérise par un fort dynamisme démographique et un étalement urbain important. Située aux confins sud-ouest de l'Europe, elle est devenue corridor de transit pour les échanges entre l'Europe et la Péninsule Ibérique. Les transports représentent 31 % de la consommation d'énergie finale et 39 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2010. Cela rend particulièrement aigu l'enjeu de réduction des émissions de GES sur son territoire, par la maîtrise des déplacements individuels et du fret.

Concernant les déplacements individuels, l'Insee décrit ainsi l'impact des déplacements domicile - lieu de travail ou d'études⁶⁵: « Rapportés au nombre de kilomètres parcourus, les trajets aquitains sont parmi les plus polluants : chaque navetteur émet 129,5 grammes de CO₂ par km parcouru contre 127,9 grammes pour la France de province. Ce ratio élevé s'explique par des modes de transport plus polluants et des distances parcourues plus longues... En Aquitaine, les modes de transport individuels, moto et voiture, sont prédominants. Ils assurent 82 % des navettes quotidiennes et 95 % des émissions de CO₂... La part des navettes effectuées par des modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, marche, vélo) est donc plus faible dans la région qu'ailleurs en province (18 % contre 21 %) ».

Ce sont les trajets de moyenne et longue distance (10 à 50 km et + 50 km) qui sont les plus émetteurs, avec respectivement 54 % et 22 % des émissions.

Ces déplacements, fortement lié à l'étalement urbain, à l'allongement des distances domicile-travail et à l'insuffisance des moyens de transports alternatifs à la voiture en zone péri-urbaine, est ciblé en priorité par le PO 2007-2013 en matière de mobilité durable. L'utilisation des transports en commun, freinée par la nécessité pour le voyageur de passer d'un mode de transport à l'autre, doit être facilitée par l'amélioration de l'accessibilité géographique des transports et l'optimisation des correspondances horaires. Une vision intermodale des transports en commun sera recherchée. Les pôles d'échanges, qui minimisent l'impact de ces ruptures de charge et proposent en un même lieu une gamme adaptée de moyens multimodaux de transports durables, permettent d'offrir une alternative à la voiture individuelle et d'accroître la fréquentation des modes durables de déplacement. Ainsi, l'aménagement ou la création de pôle d'échanges multimodaux, seront poursuivis, d'autant plus s'ils sont localisés à proximité de zones génératrices de déplacements.

Les projets de services aux usagers pour faciliter leur utilisation des transports en communs (tarification intermodale, billetterie interopérable, systèmes d'information des voyageurs...) seront soutenus dans l'axe 3.

Les déplacements domicile-travail et de courte distance en milieu urbain seront facilités par l'aménagement de véloroutes et voies vertes. Cette intervention du FEDER est complémentaire avec celle du FEADER sur l'itinérance douce⁶⁶, qui répond, elle, à un objectif de développement touristique et d'aménagement du territoire.

Tableau 3: Indicateurs de résultat spécifiques au programme, par objectif spécifique (pour le FEDER et le Fonds de cohésion)

Identificateur	Indicateur	Unité de mesure	Catégorie de région (le cas échéant)	Valeur de référence	Année de référence	Valeur cible (2023)	Source des données	Fréquence de communication de l'information
IR11	Fréquentation des Ter (montées et descentes) dans les pôles d'échanges multimodaux créés et/ou aménagés pendant la période*	Usagers/semaine	Plus développée	139 168	2013 (octobre)**	146 000 (+5 %)	SNCF-Conseil régional	Annuelle

* Il s'agit des 21 PEM créés et/ou aménagés sur la période de programmation, y compris sans le soutien du FEDER. Le chiffre inclut également les PEM livrés en 2014.

** Le comptage du nombre de voyageurs hebdomadaires est effectué trois fois par an. La donnée retenue est celle du mois d'octobre 2013.

⁶⁵Source : Insee, in Aquitaine e-dossiers n°2 – novembre 2013 : « Emissions de CO₂ liées aux déplacements : les longs trajets, en voiture, pénalisent l'Aquitaine »

⁶⁶Définition : découverte d'un territoire à pieds, à cheval ou à bicyclette.

⁶⁷Définition : « modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... » (source : Groupement des autorités responsables des transports) et, d'une façon plus générale, des modes de transports non motorisés (source : INSEE)

Actions à soutenir au titre de l'OS 4.4

Description du type et exemples d'actions à soutenir

- **les principaux groupes cibles** : usagers et non usagers des réseaux de transports en communs et modes doux, utilisateurs de véhicules personnels
- **les territoires spécifiques ciblés** : l'Aquitaine. Cependant, les territoires les plus en difficultés (cf. la définition de cette notion Section 5 du PO) feront l'objet d'un soutien majoré, dans le respect de la réglementation européenne
- **les types de bénéficiaires** : collectivités territoriales et leurs groupements (EPCI, syndicats mixtes...), établissements publics, SNCF, RFF

a) **Création et aménagement de pôles d'échanges multimodaux** (études et travaux sur les points d'arrêt ferroviaire, gares et abords), dans l'objectif de développer l'inter-modalité des transports et de renforcer leur attractivité, en milieu urbain et rural. Il s'agit de réaliser des travaux d'aménagement au bénéfice des usagers qui amélioreront l'accès aux transports en commun, qui répondront aux besoins de stationnement de ces transports et qui favoriseront l'interconnexion entre les différents modes de transports, y compris entre transports en commun et modes doux.

b) **Etudes pour l'élaboration de stratégies combinant transports en commun, inter-modalité et urbanisme.** Ces stratégies auront pour objectif de densifier l'habitat à proximité de points d'arrêts ferroviaires et de reporter les déplacements en voiture vers les transports en commun. Exemple : contrats d'axe ferroviaires, études quartiers de gare, etc. Il ne s'agit ni des plans de déplacements urbains (PDU) ni des plans globaux de déplacements (PGD).

c) **Extension et aménagement du réseau des véloroutes et voies vertes dans les agglomérations** (aménagement en site propre et/ou partage de voirie)

Principes directeurs régissant la sélection des opérations

La création et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux devront intervenir dans le cadre d'une stratégie de développement à faibles émissions de carbone. Cette dernière définira les besoins en mobilité durable et appréhendera l'ensemble des types de transport dans le cadre d'une approche cohérente (exemple : plan de déplacement urbain ou équivalent).

Les itinéraires de véloroutes et voies vertes qui seront soutenus devront être inscrits dans le « Schéma régional des véloroutes et voies vertes d'Aquitaine 2014-2024 » adopté en octobre 2013. La Région, l'Etat et les cinq départements ont dans ce cadre défini des itinéraires prioritaires, en cohérence avec le Schéma national et le schéma européen « Euro-veloroutes ».

Les opérations devront être en cohérence avec les principes horizontaux suivants : égalité des chances, non-discrimination, égalité entre les hommes et les femmes, et développement durable. En particulier, elles ne nuiront pas à la qualité de l'air. Une attention spécifique sera portée aux projets issus de quartiers "politique de la ville" s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie urbaine intégrée.

Utilisation prévue des instruments financiers

Sans objet

Utilisation prévue des grands projets

Sans objet

Indicateurs de réalisation, par priorité d'investissement et, le cas échéant, par catégorie de région

Tableau 5: Indicateurs de réalisation communs et spécifiques au programme

Identificateur	Indicateur	Unité de mesure	Fonds	Catégorie de région (le cas échéant)	Valeur cible (2023)			Source des données	Fréquence de communication de l'information
					H	F	T		
AQIC4	Nombre de pôles d'échanges multimodaux ferroviaires créés et/ou aménagés	pôle d'échanges	FEDER	Plus développée		7		synergie	Annuelle