



# PLAN REGIONAL PEM OCCITANIE/PYRENEES-MEDITERRANEE

## Programme Régional d'intervention en faveur des Pôles d'Echanges Multimodaux ferroviaires

### ➤ CONTEXTE D'INTERVENTION : UNE PRIORITE REGIONALE

La Région, autorité organisatrice majeure du transport ferroviaire et routier de voyageurs, est cheffe de file de l'Intermodalité.

Les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité de 2016, ont révélé une réelle attente, tant en zone urbaine, périurbaine que rurale pour la création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour du mode ferroviaire.

Le développement des PEM est ainsi devenu le chantier prioritaire n°7 de la politique ferroviaire régionale d'ici 2030.

Au travers de ce programme, la Région souhaite harmoniser les politiques d'intervention menées dans ce domaine par les deux anciennes Régions, mais aussi impulser une dynamique nouvelle à l'échelle du territoire de l'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), dénommé Occitanie 2040, la Région a déterminé des pôles d'échanges stratégiques régionaux. Cette priorisation se réalise en cohérence avec la programmation d'intervention en faveur des pôles d'échanges multimodaux ferroviaires.

### I. CADRE COMMUN D'INTERVENTION

#### - Un portage local et un partenariat élargi

La Région répond à un besoin porté par les acteurs locaux (Commune ou EPCI), qui souhaitent l'organisation de la multimodalité autour d'une gare ou d'une halte ferroviaire, existante ou à créer.

Sauf cas très exceptionnels dont elle décide, la Région n'assure pas le pilotage du projet, et ne prend pas la maîtrise d'ouvrage de tout ou partie du projet. Le pilotage est donc assuré par le niveau local (commune ou EPCI).

La, (ou les) maîtrise(s) d'ouvrage (sont) est assurée(s) par une collectivité locale et/ou par la SNCF.

Le projet doit rassembler, dès l'amont, tous les acteurs potentiels, afin de garantir la meilleure cohérence et le meilleur partenariat technique et financier possible.

#### - Un diagnostic-analyse des besoins, à partager par les partenaires

En phase préliminaire, tout projet PEM, quel qu'il soit, doit faire l'objet d'une première étude, type diagnostic-analyse des besoins.

Cette étude est partagée entre les partenaires et sert d'outil d'aide à la décision quant à la suite à donner au projet, à la définition de son périmètre et de son dimensionnement. Dans le cas des PEM ruraux, la Région peut, à la demande des acteurs locaux, mobiliser les moyens permettant de réaliser cette étude.

### **- Une indispensable réflexion sur l'organisation de l'intermodalité des modes de transport**

La Région, autorité organisatrice du transport ferroviaire et du transport routier non urbain, veille à ce que le rabattement et la coordination de tous les modes de transport collectifs, mais aussi individuels, soient pris en compte, dès l'amont dans les réflexions et études sur les aménagements et le dimensionnement du PEM. A ce titre, une attention toute particulière doit être portée aux liaisons piétonnes et cyclables vers le PEM.

La création, ex nihilo, de haltes ferroviaires faisant l'objet d'un PEM, sera examinée au cas par cas, compte tenu des problématiques, notamment techniques, qu'elle engendre. En effet, les répercussions de tels projets sur les infrastructures ferroviaires existantes, ou à créer, exigent une approche spécifique qui dépasse la seule Intermodalité à organiser sur le site.

### **- La nécessaire prise en compte du paysage et de l'éco-durabilité du projet**

La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, « Région à énergie positive », s'est engagée dans une démarche de développement durable au travers de chacun de ses domaines de compétence et de ses programmes d'intervention.

Un tel engagement se traduit par des exigences qu'elle souhaite voir prises en compte dans les projets qu'elle soutient.

Ainsi, en matière de PEM, au-delà des équipements éco-durables à intégrer dans le projet, une approche paysagère du site sera exigée. Le choix des aménagements, des matériaux, des plantations (etc...) devra également faire l'objet d'un examen particulier, tout comme la faisabilité de l'implantation de stations ou/et de bornes de carburant et d'énergie renouvelable.

### **- L'obligation de mise en accessibilité du site à aménager**

Cette obligation s'applique au périmètre stricto sensu du PEM à créer.

Toutefois, en parallèle, une réflexion et un plan d'actions seront initiés, afin de garantir de façon prospective, la parfaite accessibilité de la chaîne du transport autour du PEM.

S'agissant de la mise en accessibilité du périmètre purement ferroviaire (gare et quais, propriétés de SNCF), sa prise en compte dans le périmètre du projet éligible à l'aide régionale, ou dans un autre programme d'intervention (Adap), sera examinée au cas par cas.

### **- Des dépenses éligibles liées à la multimodalité**

Pour pouvoir bénéficier de l'aide régionale, le projet intègre, sur la base des besoins et attentes préalablement définis et validés :

- l'accueil et l'organisation du stationnement des transports collectifs (autocars-autobus-minibus),
- l'accueil et l'organisation du stationnement des vélos et des deux-roues motorisés,
- l'accueil et l'organisation du stationnement des voitures particulières, y compris des places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite, en auto partage et aux véhicules électriques avec, le cas échéant, un dispositif de rechargement,
- l'accueil et l'organisation du stationnement des taxis,
- l'information multimodale classique et/ou dynamique,

- l'accueil et les équipements d'attente des voyageurs,
- des aménagements, dispositifs et équipements éco durables (production d'énergie via des panneaux photovoltaïques), des éclairages LED, des matériaux recyclables.
- l'accueil et l'organisation de stations et/ou bornes de carburant et d'énergies renouvelables.

Sauf accord particulier de la Région, les dépenses liées à l'aménagement du bâtiment voyageur sont exclues du périmètre des dépenses éligibles à l'aide régionale. Les aménagements de traversée des voies ferroviaires nécessaires au fonctionnement du PEM pourront être étudiés au cas par cas.

Les acquisitions foncières sont exclues du dispositif.

#### **- Un cadre formel de participation financière**

La participation régionale consiste en une aide aux investissements. Selon le niveau de soutien financier et le partenariat mis en place, cette participation est formalisée par une convention de financement regroupant l'ensemble des co-financeurs.

Cet engagement formel peut être précédé par la signature d'un protocole partenarial d'engagement.

Les acquisitions foncières et le fonctionnement de l'équipement n'entrent pas dans l'assiette des dépenses éligibles.

#### **- Une participation financière au dispositif de vidéoprotection, identique pour tous les projets de PEM ferroviaire**

En matière d'équipement, la Région Occitanie ouvre de nouveaux soutiens financiers aux collectivités qui déploient des équipements visant à contrer les atteintes à l'intégrité physique, les violences, le trafic de stupéfiants et le harcèlement près des établissements ou équipements régionaux. Il en est de même pour l'ensemble des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour lesquels la Région intègre les dépenses d'installation de vidéoprotection dans les dépenses éligibles au dispositif de soutien régional en faveur des PEM (existants et à venir). Cette participation est plafonnée à 30 % des dépenses éligibles.

- L'éligibilité au dispositif PEM ferroviaire est encadrée par des critères prédéfinis auxquels s'ajoute donc le coût d'investissement et d'équipement du système de vidéosurveillance, circonscrit au périmètre du PEM.
- le montant éligible exclut tout coût se référant au fonctionnement du service de surveillance.

Il revient au bénéficiaire et/ou au maître d'ouvrage d'effectuer les démarches et d'obtenir toutes les autorisations nécessaires pour la mise en place d'un tel équipement.

#### **- Le principe de non rétroactivité des aides régionales**

La demande de financement devra être antérieure au commencement d'exécution de l'opération.

Le dispositif s'applique aux projets pour lesquels, la Région, n'a pris aucun engagement financier antérieur, objet d'une délibération ou d'un arrêté attributif.

## **II. UN DISPOSITIF QUI PREND EN COMPTE LA DIVERSITE DES TERRITOIRES ET DES BESOINS**

**Afin de prendre en compte la diversité des territoires et des besoins, le programme d'intervention propose un dispositif différencié selon la nature du projet.**

### **II. 1/ POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX EXCEPTIONNELS**

#### **a) Bénéficiaires de l'aide régionale :**

Le dispositif s'applique aux plus grandes gares, dont la complexité technique et le coût justifient une participation exceptionnelle.

Il s'applique, à des projets de PEM autour de gares existantes dont la fréquentation annuelle est supérieure à 500 000 voyageurs, et/ou la population de l'EPCI est supérieure à 100 000 habitants.

#### **b) Périmètre de l'intervention régionale :**

En application du cadre commun précité, l'intervention de la Région, prend en compte les études et les travaux, aménagements et équipements nécessaires à l'organisation de la multimodalité sur le site, sur la base d'un périmètre préalablement délimité.

Toute dépense extérieure à ce périmètre, ou relevant de travaux, d'aménagements ou d'équipements, ne relevant pas directement du projet PEM, est exclue.

Le cas échéant, la Région, pourra, au cas par cas, examiner la possibilité de prendre en compte certaines dépenses au travers d'autres programmes régionaux d'intervention.

#### **c) Taux régional d'intervention financière :**

La participation de la Région est calculée sur la base d'un taux maximum de 40% ; appliqué au montant HT de la dépense subventionnable répondant aux critères définis par la Région.

Le montant de l'aide régionale (études et travaux) n'est pas plafonné.

Le complément de financement sera à rechercher par le maître d'ouvrage auprès des collectivités locales (Commune, EPCI, Département), de l'Etat, des autorités organisatrices de transport, le cas échéant, des autocaristes « Macron » et de tout autre partenaire potentiel.

La participation de la SNCF sera sollicitée, sous réserve, de sa non-répercussion sur les charges d'exploitation de la gare qui sont facturées à la Région.

L'institution d'une contribution locale temporaire pourra être également examinée.

#### **d) Modalités de versement :**

Le versement du financement octroyé dans le cadre du présent dispositif est proportionnel.

Son montant varie en fonction du degré de réalisation de l'opération subventionnée selon les conditions figurant dans la convention de financement.

## **II. 2/ POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX URBAINS**

### **a) Bénéficiaires de l'aide régionale :**

Le dispositif s'applique à des projets de PEM situés autour de gares existantes, dont la fréquentation annuelle est comprise entre 100 000 et 500 000 voyageurs, et/ou la population de l'EPCI est supérieure à 100 000 habitants.

### **b) Périmètre de l'intervention régionale :**

En application du cadre commun précité, l'intervention de la Région, prend en compte les études et les travaux, aménagements et équipements nécessaires à l'organisation de la multimodalité sur le site, sur la base d'un périmètre préalablement délimité.

Toute dépense extérieure à ce périmètre, ou relevant de travaux, d'aménagements ou d'équipements non liés au projet de PEM est exclue des dépenses éligibles.

Le cas échéant, la Région, pourra, au cas par cas, examiner la possibilité de prendre en compte certaines dépenses au travers d'autres programmes régionaux d'intervention.

### **c) Taux régional d'intervention financière :**

La participation de la Région est calculée sur la base d'un taux maximum de 40%, qui sera appliqué au montant HT de la dépense subventionnable répondant aux critères définis par la Région.

Le montant de l'aide régionale (études et travaux) est plafonnée à 2 500 000 euros (études et travaux, toutes maîtrises d'ouvrage confondues).

Le complément de financement sera à rechercher par le maître d'ouvrage auprès des collectivités locales (Commune, EPCI, Département), de l'Etat, des autorités organisatrices de transport, le cas échéant, des autocaristes « Macron » et de tout autre partenaire potentiel.

La participation de la SNCF sera sollicitée, sous réserve, de sa non-répercussion sur les charges d'exploitation de la gare qui sont facturées à la Région.

L'institution d'une contribution locale temporaire pourra être également examinée.

### **d) Modalités de versement :**

Le versement du financement octroyé dans le cadre du présent dispositif est proportionnel. Son montant varie en fonction du degré de réalisation de l'opération subventionnée selon les conditions figurant dans la convention de financement.

## **II. 3/ POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX RURAUX**

### **a) Bénéficiaires de l'aide régionale :**

Le dispositif s'applique à des projets de PEM situés autour de gares existantes, dont la fréquentation annuelle est inférieure à 100 000 voyageurs, et/ou la population de l'EPCI avoisine 100 000 habitants.

### **b) Périmètre de l'intervention régionale :**

En application du cadre commun précité, l'intervention de la Région, prend en compte les études et les travaux, les aménagements et les équipements nécessaires à l'organisation de la multimodalité sur le site, sur la base d'un périmètre préalablement délimité.

Toute dépense extérieure à ce périmètre, ou relevant de travaux, d'aménagements ou d'équipements ne relevant pas du projet PEM est exclue des dépenses éligibles.

Le cas échéant, la Région, pourra, au cas par cas, examiner la possibilité de prendre en compte certaines dépenses au travers d'autres programmes régionaux d'intervention.

### **c) Taux régional d'intervention financière :**

La participation de la Région est calculée sur la base d'un taux maximum de 50%, qui sera appliqué au montant HT de la dépense répondant aux critères définis par la Région.

Le montant de l'aide régionale (études et travaux) n'est pas plafonné.

Par ailleurs, pour les PEM ruraux la Région peut prendre en charge, à la demande du porteur du projet, ou du maître d'ouvrage, le pilotage et le financement de la partie diagnostic préalable de faisabilité.

Le complément de financement sera à rechercher par le maître d'ouvrage auprès des collectivités locales (Commune, EPCI, Département), de l'Etat, des autorités organisatrices de transport, le cas échéant, des autocaristes « Macron » et de tout autre partenaire potentiel.

La participation de la SNCF sera sollicitée, sous réserve, de sa non-répercussion sur les charges d'exploitation de la gare qui sont facturées à la Région.

### **d) Modalités de versement :**

Le versement du financement octroyé dans le cadre du présent dispositif est proportionnel.

Son montant varie en fonction du degré de réalisation de l'opération subventionnée selon les conditions figurant dans la convention de financement.

### **III. MODALITES DU DEPOT DE LA DEMANDE D'INTERVENTION FINANCIERE REGIONALE**

En premier lieu, toute demande d'intervention au titre de ce dispositif doit faire l'objet, d'un courrier, ou d'une délibération de l'organe délibérant, adressé à la Présidente de Région, marquant la volonté du porteur de projet de lancer la réflexion autour de la création d'un PEM, sollicitant le soutien de la Région et l'associant le plus en amont possible à l'élaboration du projet.

Cette demande est ensuite complétée par un dossier de demande de subvention qui comprend :

- ✓ un courrier adressé à Madame la Présidente de la Région,
- ✓ une note de présentation du projet (objectifs, descriptif détaillé...),
- ✓ le coût estimatif du projet détaillé par poste,
- ✓ le plan de financement prévisionnel et les documents attestant l'engagement des partenaires.

Un site ne pourra déposer qu'une seule demande de subvention pour la réalisation du PEM. Toute demande de subvention devra porter sur un projet global et le porteur de projet devra identifier les phasages nécessaires.