



Financé par  
l'Union européenne

# Programme Européen FEDER 2021-2027 Île de La Réunion



## FICHE ACTION 2.8.4

### Transport en commun en site propre

<b>Direction FEDER</b>	Développement Durable
<b>Priorité</b>	3 : Développer des solutions de déplacement et de mobilités urbaines au service du développement durable
<b>Objectif Stratégique</b>	2 : Une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie sans carbone, par la promotion d'une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l'économie circulaire, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d'une mobilité urbaine durable
<b>Objectif Spécifique</b>	2.8 : Favoriser une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de carbone
<b>Domaine d'intervention</b>	108. Transports multimodaux (RTE-T)
<b>Intitulé de la fiche action</b>	Transport en commun en site propre
<b>Date d'approbation des critères de sélection</b>	07/04/2023
<b>Date de validation</b>	
<b>N° de version</b>	V2

#### POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

#### 1. CONTEXTE

La structure des transports à la Réunion est atypique par rapport à la France métropolitaine et à l'Europe continentale car il n'existe encore que peu d'alternatives au « tout voiture » : il n'y a pas de voie ferrée d'une part, et les transports en commun d'autre part, ne représentent à ce stade, que 7 % de part modale des déplacements contre 66 % pour la voiture individuelle (Planification Régionale de l'intermodalité 2017).

Des projets visant à développer les alternatives au véhicule individuel thermique ont été engagés à La Réunion au cours des précédentes périodes de programmation. Ces actions visent à décarboner progressivement les modes de déplacement individuels sur le territoire insulaire, alors que les transports représentent 70% de la consommation d'énergie finale à La Réunion (en y intégrant le transport aérien) et que les modes doux et actifs sont encore peu développés (3% de part modale pour le vélo en 2018).

Elles s'inscrivent dans la continuité des choix stratégiques définis dans le SAR et dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), qui fixe de grandes orientations en matière de développement de la mobilité durable :

- Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre.
- Équilibrer l'offre de mobilité entre transport individuel et transport collectif.
- Maîtriser la congestion routière sur le réseau insulaire.
- Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons afin de favoriser l'augmentation de leur part modale.

## **2. OBJECTIFS DE LA FICHE ACTION**

---

En matière de mobilité durable, La Réunion se singularise en raison de sa densité de population très élevée sur sa frange littorale par une problématique récurrente de saturation du réseau routier.

Ce phénomène est particulièrement prégnant aux entrées des espaces urbains. L'étalement de l'habitat et le relief ne facilitent pas le développement des transports en commun, dont la part modale stagne autour de 7 %. Des projets d'infrastructures axés sur le transport durable et la mise en œuvre à venir de nouveaux services sont à même d'assurer une montée en gamme de l'offre de transports en commun et peuvent contribuer à son attractivité et réduire les émissions de CO2 associées.

Dans la continuité des actions entreprises, le programme opérationnel FEDER opère un choix stratégique en concentrant l'ensemble des moyens sur les projets visant à enrichir ou améliorer l'offre de transports en commun dans les territoires urbains (téléphériques, développement de réseau ferré léger, nouvelles emprises TCSP,) en priorité pour les entrées de ville et leur contournement d'une part, l'amélioration des échanges entre les villes d'autre part.

À La Réunion, la mobilité des personnes et des marchandises est exclusivement assurée par la route. L'organisation des déplacements interurbains autour d'un seul axe circulaire, l'étalement urbain, l'augmentation de la population et du nombre de véhicules, l'augmentation des besoins de mobilité, contribuent toujours plus à la saturation du trafic. Cette saturation se manifeste sur les routes nationales au niveau des entrées d'agglomérations mais aussi aux principaux points de rabattement des populations des mi-pentes sur le littoral.

Les transports collectifs (TC), qu'ils soient interurbains ou urbains, assurent une desserte du territoire satisfaisante en matière de couverture géographique mais souvent insuffisante en matière de service de transports (fréquence des lignes, temps de parcours, régularité, etc.).

Dans ces conditions, il est nécessaire de revaloriser et d'améliorer l'offre de transport en commun, victime de la saturation des réseaux routiers, et de proposer des solutions permettant de prioriser les lignes de TC par rapport à la circulation générale avec la mise en place de T.C.S.P., en alternative au « tout automobile », et comme levier d'un aménagement du territoire moins consommateur d'espaces et de ressources, privilégiant des centralités urbaines fortes.

## **3. DESCRIPTION TECHNIQUE :**

---

Les mesures techniques pour améliorer la circulation des bus sont nombreuses.

Les principales mesures types envisagées dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements sont présentées ci-après :

- le site propre (voies de circulation exclusivement réservées aux transports en commun) ;
- le contre sens bus (aménagement d'une voie réservée aux bus dans une rue à sens unique) ;
- le couloir d'approche à un carrefour (voie réservée aux bus jusqu'à un carrefour à feux ou giratoire) ;
- la voie réservée sur bande d'arrêt d'urgence.

#### **4. BENEFICIAIRES :**

---

Collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), sociétés publiques locales.

#### **5. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'INTERVENTION**

---

Toute l'île

#### **6. PERIMETRE DES DEPENSES ELIGIBLES ET NON ELIGIBLES**

---

Outre les dépenses retenues et non retenues spécifiquement dans le guide du porteur de projet à la rubrique investissement public, des dépenses spécifiques ou des exclusions particulières à la fiche action sont mentionnées ci-dessous :

##### **Dépenses éligibles :**

Les dépenses liées à l'assistance à maîtrise d'ouvrage dont :

- honoraires de mandat (dans la limite de 4 % des dépenses éligibles retenues)
- conduite d'opération (non intégrée à la maîtrise d'ouvrage)

Les dépenses liées aux études de maîtrise d'œuvre.

L'ensemble des travaux, équipements et matériels nécessaires à la réalisation du projet.

Les frais de communication liée à l'intervention du programme européen et de l'Autorité de gestion Région Réunion

##### **Dépenses non éligibles**

- TVA
- frais juridiques liés à des contentieux ou rescrit
- amendes, pénalités financières, intérêts moratoires, intérêts débiteurs
- les dépenses liées à toutes prestations connexes hors MOE et AMO (CSPS, contrôle technique, géotechniques, topographie.....)
- les dépenses relatives à la maintenance périodique des bâtiments
- l'acquisition du foncier
- les frais financiers
- les prestations réalisées en régie par le maître d'ouvrage (et plus généralement toutes les dépenses internes au MOA)
- les frais de fonctionnement, de maintenance et d'entretiens des espaces publics et des équipements subventionnés
- opérations bénéficiant d'un soutien communautaire sur le même périmètre de dépenses
- matériels d'occasions
- matériel roulant
- matériels reconditionnés

#### **7. INDICATEUR SPECIFIQUE DE REALISATION :**

---

##### **Indicateurs de réalisation :**

Code	Indicateur	Unité de mesure	Valeur 2024	Valeur 2029
IS12	Voie de TCSP réalisée ou modernisée	km	0	21

**Indicateurs de résultat :**

Code	Indicateur	Unité de mesure	Valeur référence	Année référence	Valeur cible 2029
IR05	Gain de temps de parcours résultat de la construction d'un TCSP	Pourcentage %	38	2021	38

**8. CRITERES DE SELECTION DES FICHES ACTIONS**

*(Conformément à l'art 73 du Règ. Général)*

**Critères de sélection transversaux :**

Les projets soutenus devront contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Union Européenne et ceux du programme FEDER FSE+ 21-27 de la Réunion.

A ce titre :

- Les porteurs de projets soutenus devront s'engager à respecter la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne.
- Les opérations sélectionnées devront contribuer à l'égalité, à l'inclusion et à la non-discrimination des publics concernés.
- **(Pour infrastructures et opérations accueillant du public)** Les opérations soutenues devront systématiquement garantir l'accessibilité, sans discrimination, des locaux aux publics concernés.
- Les projets sélectionnés devront contribuer à la transition vers une économie neutre pour le climat dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe. L'analyse DNSH du programme a, au titre de ce type d'action ciblant en particulier les infrastructures et la mobilité verte et des méthodologies nationale et communautaire, établi le parallèle avec le même type d'action soutenu au titre du PNRR. Ainsi, l'analyse DNSH a in fine conclu a un impact globalement positif au regard des 6 critères analysés. L'Evaluation Environnementale Stratégique, intégrée au titre de l'analyse DNSH, a formulé 2 recommandations avec d'une part de privilégier les projets exploitant les voiries existantes et d'autre part de favoriser les projets concourant à la désimperméabilisations.
- Les projets soutenus devront majoritairement contribuer à l'atteinte du cadre de performance du programme, de ses valeurs cibles de réalisation et de résultat.
- Les opérations seront sélectionnées en cohérence avec les lignes de partage du programme afin d'assurer une efficacité, une utilisation optimale et de sécuriser l'usage des fonds communautaires sur le territoire réunionnais.
- **(Si aides d'état)** Les projets soutenus devront être compatibles avec la réglementation des aides d'état.
- Les porteurs de projet soutenus devront disposer de la capacité technique et financière nécessaire pour mener à bien les opérations sélectionnées.
- Afin de favoriser les solutions alternatives au « tout voiture » en réduisant les émissions de carbone et faciliter la transition énergétique, les actions sélectionnées devront être cohérentes avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et son volet valant Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), et ou le SRCAE et ses déclinaisons, le plan vélo régional et le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

**Critères de sélection spécifiques :**

- Les porteurs de projets ayant déjà une expérience dans la conduite d'opération de même envergure seront favorisés.
- Il sera tenu compte de l'inscription du projet dans une politique de déplacement et de développement durable.

- La description précise du niveau d'offre (temps de parcours, fréquence, amplitude horaire etc.) sera appréciée
- Les projets mettant en œuvre des procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées) seront favorisés.
- Les projet intégrant une dimension favorisant la désimpermeabilisation seront favorisés.
- Les projets exploitant au mieux les voiries existantes seront privilégiés.
- Les projets devront justifier de leur accessibilité
- Il sera accordé une importance majeure à la maturité du projet
- Afin de maximiser l'effet levier des concours communautaire et permettre l'atteinte des indicateurs de résultat, la subvention FEDER est plafonnée à 4 M €/km de T.C.S.P (hors ouvrage d'art) et à 14 M €/km de T.C.S.P (pour les ouvrages d'art).
- Les projets prévoyant des modalités d'entretien / d'exploitation de l'équipement seront favorisés
- Il sera tenu compte de l'intégration dans le projet d'une méthodologie adéquate de comptabilisation et de suivi des indicateurs.

#### **Mode de sélection des opérations :**

Appel à manifestation d'intérêt réguliers, basé sur une grille de notation (cf exemple Annexe 1).  
Seuls les projets dont la note est supérieure ou égale à 12/20 au terme de l'instruction seront retenus.

#### **9. PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER ET OBLIGATIONS SPECIFIQUES DU DEMANDEUR :**

---

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du manuel de gestion 2021-2027 et devra comprendre notamment :

- la lettre de demande et d'engagement du porteur confirmant la réalisation de l'opération dans les délais indiqués et de non-sollicitation d'autres financements publics sur l'opération que ceux figurant au plan de financement transmis ;
- le formulaire de demande type ;
- la décision de l'organe compétent du Maître d'Ouvrage approuvant le projet d'investissement et son plan de financement ;
- la note de présentation de l'opération ;
- le calendrier prévisionnel de réalisation et l'échéancier prévisionnel ;
- tout document permettant d'apprécier la qualité du projet notamment au regard des critères de sélection et d'analyse visés supra ;
- toutes les pièces justificatives citées dans la grille de notation.
- grilles de marchés publics complétées (le cas échéant) ;

#### **\*Pour les projets importants supérieurs à 10 millions d'euros :**

- le calendrier détaillé de réalisation de l'opération, indiquant notamment les dates « jalons » prévisionnelles pour le lancement de l'appel d'offres, pour la notification des marchés et pour la livraison des travaux.
- une information formelle du Service Instructeur en cours d'opération de tout retard ou aléa concernant le déroulement du calendrier de l'opération.

## 10. MODALITE D'INSTRUCTION DES DEMANDES DE SUBVENTION :

---

Type de sélection	Fil de l'eau	AMI	Appel à projet
<i>(case à cocher)</i>		X	

Les dossiers de demande de subvention seront sélectionnés par voie d'Appel à Manifestation d'Intérêt.

## 11. SPECIFICITES DE LA FICHE ACTION

---

Néant

## 12. MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES :

---

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	X Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	X Non

- Taux de subvention UE au bénéficiaire : 80 % de FEDER

Plafond éventuel des subventions publiques : Le montant de la subvention FEDER sera plafonné à 4 M €/km de T.C.S.P (hors ouvrage d'art) et à 14 M €/km de T.C.S.P (pour les ouvrages d'art).

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	FEDER	Bénéficiaire
100 %	80 %	20 %

## 13. INFORMATIONS PRATIQUES :

---

Lieu de dépôt des dossiers : par voie dématérialisée (portail régional des fonds européens FEDER – FSE +)

Où se renseigner ?

Direction FEDER Développement Durable  
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)  
Tél : 02.62.67.14.49

Site Internet : [www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)

## ANNEXE 1 : EXEMPLE DE GRILLE DE NOTATION POUR LES APPELS A MANIFESTATION D'INTERET

Principes de sélection		Notation	Pièce justificative requise
Capacité financière et opérationnelle du porteur de projet	Le demandeur a-t-il la capacité technique et financière pour mener à bien cette opération ?	Non : 0 * Oui : 2	Les 2 délibérations de l'organe délibérant présentant : 1) le budget de l'année N ; 2) le plan de financement de l'opération.
	Le demandeur a-t-il déjà mené à bien des opérations de la même envergure ?	Non : 0 Oui : 2	Liste des projets qui ont été menés par la collectivité et leurs bilan. Planning prévisionnel et calendrier exécutif.
Viabilité/pertinence du projet	Inscription du projet dans une politique de déplacements et de développement durable	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive – inscription dans le système de transport (connexions avec les autres lignes du même mode de transport et avec les autres modes)
	Description précise du niveau d'offre (temps de parcours, fréquence, amplitude horaire)	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive – Analyse prospective
Dimension inclusive	- Existence de procédures inclusives : (clause d'insertion dans les marchés, marchés ou lots réservés (exemple : emploi des femmes en difficultés, emploi de personnes handicapées et/ou défavorisées)	Non : 0 Oui : 2	
Dimension accessibilité de l'opération	- Aménagements spécifiques pour l'accessibilité	- Non : 0 - Le projet est par nature accessible : 1 - Oui : 2	Si le projet est considéré comme « par nature accessible » – il convient de le justifier.
Maturité du projet	Stade d'avancement	Étude faisabilité : 0 AVP : 1 Stade PRO/DCE : 2	Pièces marchés suivant avancement
Suivi du projet	Modalités d'entretien /exploitation de l'infrastructure	Modalités non définies : 0 Modalités définies et cohérentes : 2	Note descriptive
Impacts attendus	Détermination de la méthodologie pour l'indicateur de résultat « Gain de temps de parcours »	Non : 0 Oui : 2	Note descriptive

\* note éliminatoire au regard de la réglementation et/ou des objectifs du programme.  
Les dossiers présentant une note inférieure au seuil de 12/20 ne seront pas retenus.