

Evaluations d'impact du programme opérationnel FEDER-FSE Corse 2014-2020
Evaluation MOBILITE DURABLE (Pi04e)

Rapport final – 15 février 2023

Teritéo
TERRITOIRES EN MOUVEMENT

Sommaire

SOMMAIRE	2
1. INTRODUCTION.....	3
1.1 Périmètre et objectifs de l'évaluation.....	3
1.2 Les questionnements évaluatifs	3
1.3 Méthodologies et sources d'informations mobilisées.....	4
2. REPONSES AUX QUESTIONS EVALUATIVES	5
2.1 Contribution aux changements d'usages	8
2.2 Contribution à la réduction des GES	23
2.3 Impacts territoriaux.....	33
3. PISTES DE REFLEXION	41
4. ANALYSES DETAILLEES – ETUDES DE CAS.....	47
5. ANNEXES	61
5.1 Acteurs interrogés, entretiens, bibliographie.....	61
5.2 Liste des sigles et acronymes	62

1. Introduction

1.1 Périmètre et objectifs de l'évaluation

Le présent rapport porte sur l'évaluation de l'impact du soutien du FEDER sur la priorité 4e qui aborde la thématique de la « **Mobilité Durable** » - et s'inscrit dans la réalisation du plan d'évaluation du programme opérationnel Corse 2014-2020.



Le présent marché concerne la réalisation de neuf évaluations d'impact des thématiques soutenues par le programme opérationnel FEDER-FSE Corse 2014-2020. Conformément au cahier des charges, l'ensemble des travaux conduits porteront sur six points prioritaires :

- **Réaliser un bilan physico-financier** (quantitatif et qualitatif) des résultats atteints dans le cadre de la politique évaluée et analyser son efficacité au regard des objectifs fixés et des résultats attendus
- **Analyser les effets produits par les interventions des FESI sur les porteurs de projets et les territoires**
- **Analyser au regard des ressources mobilisés et des résultats observés, le niveau d'efficacité des programmes** (FEDER-FSE) sur la politique évaluée
- **Rendre compte de la pertinence** des objectifs et des actions élaborées au regard des problématiques identifiées et **juger de la cohérence interne** entre les objectifs fixés et les ressources allouées, ainsi qu'entre les objectifs et les réalisations
- **Analyser l'utilité du programme** par la confrontation entre les problématiques / besoins identifiés et les résultats produits afin de visualiser les actions les plus utiles
- **Elaborer des recommandations** sur les évolutions à opérer **dans la perspective de la prochaine génération de programmes européens 2021-2027**

1.2 Les questionnements évaluatifs

Le travail de cadrage sur le référentiel d'évaluation a permis d'identifier les questions évaluatives suivantes :

Registres évaluatifs	Questions évaluatives
Efficacité / efficacité	○ QE n°1 : Quel a été l'apport spécifique du programme sur les changements d'usages en matière de transport (développement des transports doux, intermodalité, véhicule électrique) ?
Efficacité	○ QE n°2 : Dans quelle mesure les projets ont-ils permis de réduire la dépendance aux énergies fossiles et de contribuer à la réduction des GES ?
Impact	○ QE n°3 : Quelle est la répartition territoriale des projets et de leurs effets ?

1.3 Méthodologies et sources d'informations mobilisées

Les travaux d'évaluation présentés dans le cadre du présent rapport s'appuient principalement sur les outils suivants :

ANALYSE DOCUMENTAIRE :

Les réponses aux questions évaluatives se sont appuyées sur **une analyse croisée des documents fournis** par l'autorité de gestion du programme FEDER-FSE Corse : programme opérationnel, rapports annuels de mise en œuvre, données de programmation.

Ainsi que d'autres documents régionaux ou locaux traitant des orientations stratégiques de la Corse : Enquête Déplacements Villes Moyennes portée par l'Agence Aménagement, Urbanisme et Energie de la Corse, données INSEE, Observatoire des Transports, OREGES, CEREMA, Plan de Déplacements Urbains ...

ENTRETIENS INSTITUTIONNELS :

Des entretiens avec les acteurs institutionnels de la politique de transports de la Collectivité Territoriale de Corse au titre du PO FEDER-FSE Corse et ses partenaires ont été menés. Ils ont permis de recueillir l'avis et la perception des acteurs sur la dynamique de programmation actuelle, sur la cohérence d'ensemble des programmes et des dispositifs d'aide existants, sur la répartition territoriale des projets et le niveau de connaissance par les porteurs de projets potentiels des opportunités de financements publics ainsi que sur les résultats, effets et impacts du programme FEDER.

ENQUETE BENEFICIAIRES ET ETUDES DE CAS :

Des entretiens ont été réalisés avec les bénéficiaires des subventions FEDER au titre de la Pi 4e. Ces bénéficiaires représentent l'ensemble exhaustif des acteurs ayant porté des projets sur cette thématique au cours de la programmation 2014-2020.

ANALYSE DE DONNEES ET CARTOGRAPHIE DES PROJETS :

Dans le cadre de la démarche évaluative, nous avons initié une analyse des données quantitatives disponibles à partir d'exports « opérations » et « indicateurs », réalisés depuis la plateforme régionale Synergie ainsi qu'à partir des travaux menés au préalable par l'Agence Aménagement, Urbanisme et Energie de la Corse et l'Observatoire des Transports.

En parallèle, un travail de cartographie a permis de mettre en évidence les projets et de rendre compte de leur équilibre territorial sur le territoire Corse.



2. Réponses aux questions évaluatives

FOCUS SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DE L'AXE 4 DU PO CORSE 2014-2020 AU 15/10/2020

LES PRIORITES

L'axe 4 du PO FEDER-FSE Corse « Accompagner la transition vers un société à faible teneur en carbone » est organisé autour de 3 priorités :

- Accroître la part de énergies renouvelables dans la consommation régionale (OS1 – Pi 4a)
- Réduire la consommation énergétique dans les logements collectifs et bâtiments tertiaires publics (OS1 – Pi4c)
- **Augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes individuels durables dans les zones urbaines d'Ajaccio et de Bastia ainsi que dans les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée (OS1 – Pi 4e)**


La priorité d'investissement 4e visant à « favoriser les 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 des mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer » affiche un fort niveau de programmation au moment de l'évaluation¹ :

- Taux de programmation UE : **87%**
- Taux de certification : **51%**
- **8 opérations** programmées

La thématique était même en surconsommation (168%), avant mai 2019 qui a permis de renforcer les moyens alloués à cette thématique.

Tel que prévu par le PO, les porteurs sur cette priorité d'investissement sont exclusivement des **acteurs publics** (Collectivité de Corse, Commune de Bastia et Commune de Porto-Vecchio). Les projets financés relèvent de 3 types d'actions :

- Systèmes locaux de transport en milieu urbain : création de site(s) propre(s) pour les Transports collectifs, véhicules propres, c'est-à-dire les véhicules produisant peu ou pas d'émissions polluantes lors de leur utilisation comme les véhicules dits "zéro émission" ou "décarbonés" (par exemple : véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, au gaz naturel, etc.), vélos en libre-service
- Aménagements et accessibilité d'arrêts ferroviaires entre Casmozza et Bastia et entre Ajaccio et Mezzana
- Création de pistes et bandes cyclables urbaines, aménagements pour les vélos

Une partie de la priorité est mise en œuvre au travers des investissements territoriaux intégrés ( **Chapitre 2.3**).

¹ Taux de programmation au 15/10/2020 (données transmises par l'AG)

Données au 15.10.2020

		MAQUETTE			PROGRAMMATION				CERTIFIE		PROJETS		
		UE	Coût Total	Taux cofin. UE	Nombre d'opérations programmées	UE	Coût Total	Taux Prog UE	Taux UE Réel	CT	Taux certif.	Nombre d'opérations avec premier paiement	Montant moyen
Corse_FEDER		104 749 555 €	196 376 641 €	53%	203	85 980 608,52 €	191 692 749,77 €	82%	45%	67 521 251,50 €	34%	117	423 549,80 €
AXE 4	ECONOMIE A FAIBLE EMISSION DE CARBONE	30 744 709 €	57 924 814 €	53%	24	23 591 536,50 €	53 299 917,04 €	16%	44%	15 304 465 €	6%	14	982 981 €
OS01 - PI04e	Augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes individuels durables dans les zones urbaines d'Ajaccio et de Bastia, ainsi que dans les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée	11 600 000,00 €	19 333 333,00 €	60%	8	10 065 051,69 €	17 121 824,91 €	87%	59%	9 873 834,02 €	51%	5	1 258 131 €

ETAT D'AVANCEMENT DES REALISATIONS

Les réalisations du programme sont abordées de manière détaillée dans le rapport d'évaluation. Cette section vise à en fournir une vue d'ensemble.

Axe	Pi	Indicateur	Cibles		Situation au 15.10.2020			
			2018	2023	Prévisionnel	Réalisé	% atteinte cible 2023	
4	4e	CO34_FEDER	Diminution annuelle estimée des émissions de gaz à effet de serre	-	21 694,00	34		
		Rea06_Feder-CO	Nombre de gares ou arrêts aménagés et/ou créés	2	8	6	5	62,5%

A ce jour, la situation de l'axe en termes de réalisations attendues apparaît en **risque de sous-réalisation**.

- > **Sur l'indicateur CO34**, la cible 2023 de diminution annuelle des émissions de gaz à effet de serre paraît à ce jour inatteignable. La méthode de calcul de cet indicateur n'a jamais pu être pleinement stabilisée, entraînant de multiples problèmes de calibrages de cibles, irréaliste au regard de l'enveloppe disponible, vraisemblablement à cause d'une erreur d'unité kg / tonnes ([📖 Chapitre 2.2 – Contributions à la réduction des GES](#)). Cette cible nécessiterait révision. Sur 14-20, une recommandation nationale de ne pas retenir cet indicateur au titre du cadre de performance avait même été émise. Outre ce problème de calibrage, l'indicateur pose des difficultés de suivi à l'échelle des opérations de transports, avec une forte sensibilité des résultats à la méthode de calcul retenue. Une méthode de calcul améliorée est proposée sur les 2 opérations de transport en commun. Sous réserve de la correction d'erreur d'unité sur la cible, ces projets présentent le potentiel nécessaire pour atteindre les objectifs du programme ([📖 Chapitre 3 – Recommandation 3](#)).
- > **Sur l'indicateur spécifique de réalisation**, la bonne progression de l'indicateur (62,5% de la cible 2023) repose sur un unique projet. Or celui-ci, même pleinement réalisé, ne vise la réalisation que de 6 arrêts ferroviaires périurbains entre Bastia et Casamozza, ce qui porterait l'atteinte de la cible à 75%. La représentativité de cet indicateur au cadre de performance apparaît limitée.

2.1 Contribution aux changements d'usages

ENSEIGNEMENTS CLES

- La Corse présente des caractéristiques géomorphologiques qui contraignent fortement les politiques de mobilité : insularité, présence de relief très importants, nombre important de petite communes, variations importantes de populations sur la saison touristique, avec des usages différents en termes de mobilité.
- Ces caractéristiques induisent une prédominance de la voiture individuelle, et un faible développement de l'offre de mobilités collectives et alternatives.
- Dans ce contexte d'offre réduite, l'intervention du programme FEDER a apporté une contribution positive au renforcement d'une offre de mobilité partagée, faiblement carbonée. Elle laisse une place importante aux enjeux des mobilités actives.
- Pour autant, les effets du FEDER sur l'évolution des mobilités demeurent difficilement mesurables à ce stade, l'essentiel des investissements étant encore en cours. Ils resteront par ailleurs d'ampleur probablement limitée, du fait du caractère relativement limité des montants mobilisés sur le FEDER, par rapport aux investissements nécessaires pour influencer significativement sur les pratiques de mobilité.

LES CHIFFRES A RETENIR

 **82%** des corses en âge de conduire possèdent une voiture



1 service de transport en commun urbain créé



5 arrêts ferroviaires aménagés

2 réseaux de mobilités douces (Voies Vertes)

soutenus à Ajaccio et Bastia

Une situation peu favorable pour les mobilités alternatives

DES CONTRAINTES GEOMORPHOLOGIQUES

Géographiquement, la Corse se caractérise par un centre de l'île boisé et montagneux et une concentration des zones urbanisées sur les côtes. Les contraintes topologiques liées :

- aux caractéristiques insulaires,
- au relief (la chaîne de montagne orientée Nord-Ouest / Sud-Est influence très fortement les moyens de communication établis entre les façades Est et Ouest de l'île),

o et à la richesse des cours d'eau (obstacles à prendre en compte dans le développement d'infrastructures adaptées et respectueuses des écosystèmes traversés),
sont autant de facteurs affectant le développement et l'efficacité des infrastructures de transports sur le territoire.

En Corse, les modes de déplacements sont largement dominés par la route. L'usage de la **voiture individuelle** dépasse largement celui de tout autre mode de transport et la route est et reste le moyen privilégié de se déplacer, que ce soit pour de longs ou courts trajets indifféremment, y compris de courts trajets du quotidien. La gestion du flux de voyageurs généré par l'activité touristique est également un facteur clé dans le développement d'infrastructures de transport. En saison estivale, entre 3 et 3,5 millions de touristes visitent l'île et le poids sur la gestion du trafic routier est significatif.

Peu d'alternatives à la route sont à ce jour proposées, les aménagements de pistes cyclables n'apparaissent que depuis peu et seules trois agglomérations disposent aujourd'hui d'un réseau de transport en commun : Ajaccio et Bastia proposent chacune un réseau de bus et Porto-Vecchio propose deux lignes de navettes électriques depuis 2018.

DES BESOINS IMPORTANTS EN MOBILITE

Les besoins en termes de mobilité en Corse se répartissent schématiquement entre deux populations cibles :

- o les **habitants** (environ 335 000 habitants², majoritairement concentrés sur les zones côtières (Sud et Est de l'île) où se situent la majorité des pôles urbains, tandis que le centre de l'île, montagneux et rural, est caractérisé par des villes et villages et une densité de population bien inférieure : 50% de la population est regroupée dans les 10 plus grandes communes, dont 9 se situent sur le littoral³)
- o les **touristes**. Avec une moyenne d'environ 3 millions de visiteurs chaque été, la saison touristique en Corse transforme significativement les besoins en termes de transports infrarégionaux et nécessitent de fortes capacités d'adaptation.

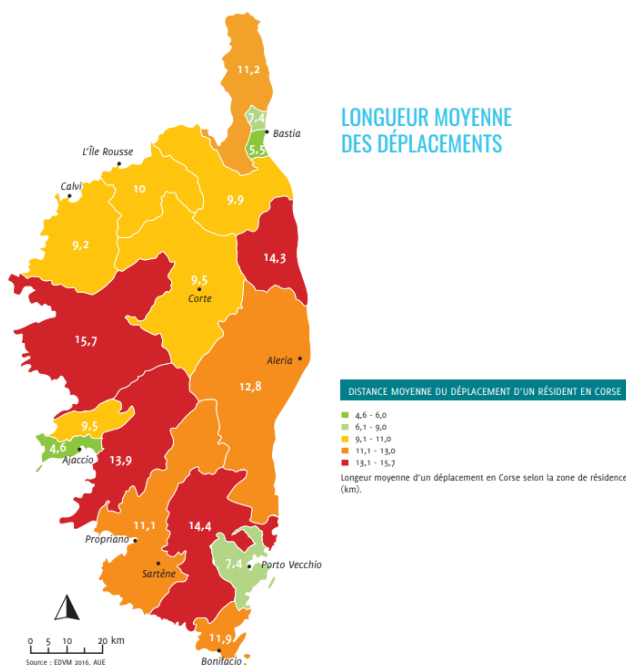
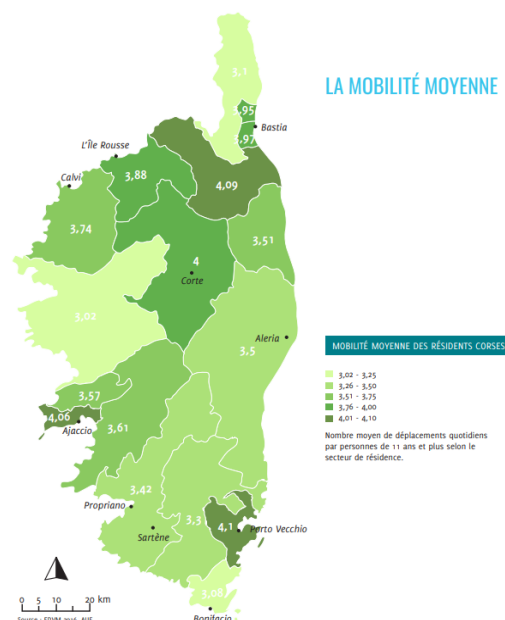
La population corse se déplace majoritairement en voiture individuelle. L'enquête « Déplacements » pilotée par l'AUE en 2019⁴, avait pour objectif d'analyser la mobilité dite « quotidienne » des personnes afin de suivre l'évolution des pratiques de déplacements quotidiens et des attentes des habitants pour mieux organiser le système de transport.

² INSEE 2017

³ [La Corse en Bref – Edition 2018](#), Insee Dossier, Décembre 2018

⁴ [Enquête déplacements - Premiers résultats](#), Avril 2019, Agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Energie de la Corse

Cette enquête nous apprend que les corses effectuent **entre 3 et 4,1 déplacements par jour et par personne**⁵. Logiquement, cette durée est corrélée à la distance parcourue, ainsi les habitants d’Ajaccio parcourent en moyenne 4,6 km sur un trajet quotidien tandis qu’un habitant de Ouest Corse parcourt en moyenne plus de 15,5 km. Les déplacements tendent donc à être plus courts dans les trois principales agglomérations : Ajaccio, Bastia et Porto Vecchio (de 14,5 à 18 minutes en moyenne de trajet), tandis que cette durée moyenne tend à augmenter plus on s’éloigne des zones urbanisées (jusqu’à 27 à 28 minutes en moyenne en Ouest Corse).



Globalement, la moyenne des déplacements en Corse (20,7 min pour 10,3 km) est **supérieure à la moyenne nationale** d’un déplacement moyen de 18 minutes et environ 8 km⁶.

L’enquête déplacement réalisée en 2019 par l’AUE conclue donc :

« En moyenne pour un jour de semaine, c’est dans les zones urbaines (Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio) qu’on se déplace le plus avec des durées et des distances plus courtes. C’est plutôt l’inverse lorsqu’on s’éloigne des zones les plus urbanisées, avec un nombre de déplacements quotidiens plus faible, mais des longueurs et un temps passés plus importants, notamment dans l’Ouest Corse et le Cap

Corse. »

L’équipement des ménages en termes de motorisation (voiture individuelle) est élevé. Avec en moyenne 1,49 voiture par ménage, c’est presque 208 000 véhicules à disposition de la population corse, or l’enquête EDVM de 2019 estime que 28% (soit plus de 57 000 véhicules) ne sont pas utilisés quotidiennement. **87,7 % des ménages corses possèdent au moins une voiture**⁷, contre 81% à l’échelle nationale. Ce taux baisse jusqu’à 74% dans les agglomérations de Bastia et Ajaccio et dépasse les 80% dans les zones moins urbanisées. Les valeurs les plus élevées (jusqu’à 94%) se retrouvent à Porto-Vecchio, l’Ornano, la vallée du Prunelli et la Haute-Gravona.

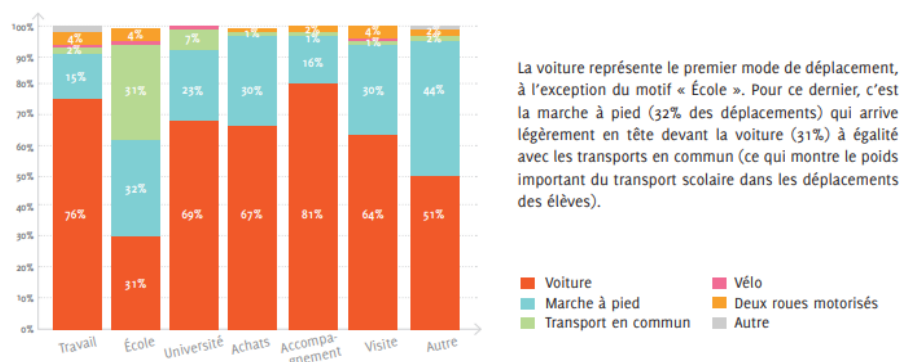
⁵ Personnes de 11 ans en plus

⁶ Pour l’ensemble de la France, 2008

⁷ [Équipement automobile des ménages en 2017 – Comparaisons régionales et départementales](#), INSEE, 29 juin 2020

Le motif le plus fréquent des trajets quotidiens est le **travail**, et l'enquête montre que le taux de remplissage d'une voiture pour ce type de trajet (1,03 personne par véhicule en moyenne) est plus faible que pour tout autre motif de déplacement, révélant une pratique massive de l'usage individuel de la voiture.

RÉPARTITION MODALE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT



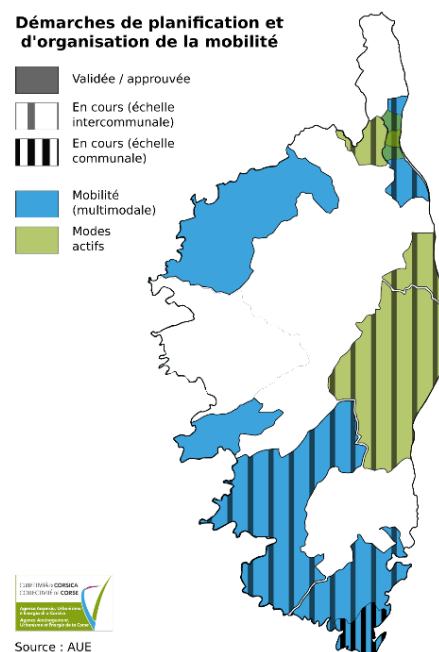
L'**activité touristique** influe également sur les besoins de transports. La prédominance de la voiture s'établit là aussi (voiture personnelle ou de location) et la forte concentration du trafic routier sur les périodes touristiques affecte également les déplacements quotidiens de la population locale.

UNE OFFRE DE TRANSPORT FAIBLEMENT STRUCTURÉE, MAIS EN EN DÉVELOPPEMENT

La multimodalité

A ce jour, neuf intercommunalités ont entrepris d'élaborer des Plans de Déplacements et/ou Schémas de liaisons douces. Trois ont été adoptés à ce jour (PETR Pays de Balagne, [PDU 2019-2029 de la CA du Pays Ajaccien](#) et Grand site de France de Conca d'Oru), trois sont en attente de validation et trois en cours d'élaboration.

Les réalisations sont encore récentes ou au stade de l'étude préalable, mais la dynamique semble s'engager progressivement et à l'échelle de l'ensemble du territoire : agglomérations et pôles urbains, mais aussi zones rurales.



TRANSPORT COLLECTIFS URBAINS

Les agglomérations de Bastia et Ajaccio sont les deux seuls pôles urbains à proposer des réseaux de bus de plus de 10 lignes. La ville de Porto Vecchio propose depuis 2018 deux lignes « boucles » desservant le centre-ville, assurées par des navettes électriques, dont l'achat a été cofinancé par le FEDER ([Chapitre 4.1 – Etude de cas](#)).

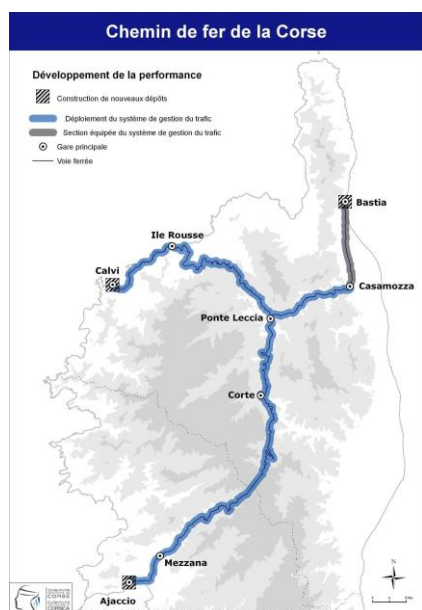
La communauté d'agglomération d'Ajaccio est à ce jour la zone urbaine qui propose le plus d'alternatives à la voiture, avec la mise en service de parcs relais permettant aux usagers de laisser leur voiture hors de la ville et d'accéder au centre par bus ou navette ferroviaire, ainsi qu'un parc relais P+Vélo associé à des abris vélos verrouillés où les usagers peuvent stocker leur mode de transport doux. La ville dispose également d'une boucle de 4 km de pistes cyclables dans le centre-ville afin de favoriser les déplacements doux. Des efforts en faveur de la multimodalité (titre de transport unique, commun aux différents transports en commun, par exemple) sont faits mais restent à ce jour largement insuffisants, notamment car les pistes cyclables sont insuffisantes, peu sécurisées et manquent de continuité. Par ailleurs, le réseau de transports en commun (bus) est largement décrit par ses usagers comme « *peu fiable* » et « *peu utilisé* »⁸.

A Bastia, 84 % des ménages possèdent au moins une voiture. Dans la ville de Bastia, les transports en commun (réseau de bus) représentent **5,1 %** des déplacements tandis que les autres transports collectifs ne représentent que 0,8 %.

A Ajaccio, 88 % des ménages possèdent au moins une voiture. Sur la commune d'Ajaccio, les transports en commun (réseau de bus) représentent **2 %** des déplacements tandis que les autres modes de transport collectif ne représentent que 0,4 %.

A Porto-Vecchio, 97 % des ménages possèdent au moins une voiture. L'offre de transport en commun dans la ville n'est apparue qu'en **2018** et les autres modes de transports collectifs représentent **1,2%** des déplacements.

TRANSPORT FERROVIAIRE



Le réseau ferroviaire corse est composé de deux lignes⁹ : Bastia – Corte – Ajaccio qui coupe la moitié nord de l'île du nord-est au sud-ouest sur 158 km, et Ponte-Leccia – L'île Rousse – Calvi qui dessert la côte nord (74 km) à partir de Ponte-Leccia qui sert d'interconnexion entre les deux lignes. Ce réseau ferroviaire doit s'adapter à un environnement montagneux et sinueux et une topographie globalement peu favorable. Les voies uniques métriques et non électrifiées gravissent une succession de rampes, franchissent 59 viaducs et 57 tunnels. Le réseau est dédié au transport de voyageurs, et assure un service de messagerie.

⁸ Remarques formulées par des citoyens ajacciens lors de la consultation sur le transport par câble d'Ajaccio entre Saint-Joseph et Mezzavia, [Bilan de la concertation](#), publié le 28 mai 2019

⁹ Carte issue du Schéma d'investissement 2000-2012

Le réseau ferroviaire est géré depuis le 1^{er} janvier 2012 par une société anonyme d'économie mixte (SAEM). Le 27 juillet de la même année, l'Assemblée de Corse adoptait le [Schéma directeur des investissements sur le réseau ferré de la Collectivité de Corse](#).

En 2018, les lignes en activité du réseau ferroviaire corse ont transporté plus de 1,2 millions de passagers, pour une moyenne de 28 passagers par kilomètre¹⁰. Ce chiffre est en augmentation constante depuis 2011 (626 000 passagers en 2011, plus d'1M en 2014).

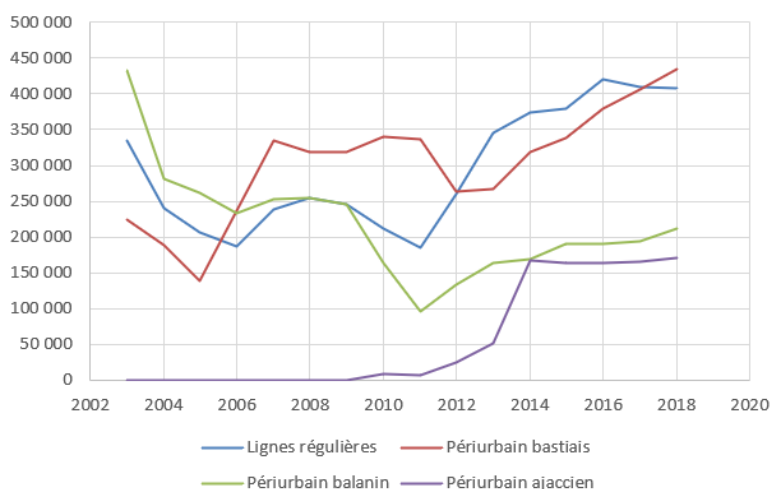
Le réseau des Chemins de fer de la Corse contribue à la fois au développement durable de la Corse compte tenu de l'engorgement des villes par l'automobile ainsi que des missions essentielles de service public à la fois pour l'aménagement de la Corse et le droit au déplacement des usagers. Son attrait fait aussi du train un mode transport naturellement prisé pour les déplacements de loisirs et touristiques.

En zones urbaines, les enjeux portent à la fois sur l'environnement (réduction des sources de pollution), l'aménagement (diminution des embouteillages et temps de trajets) et le social (le "tout-voiture" tend à défavoriser les populations les plus précaires et isolées). Conscientes de ces enjeux et confrontées à l'affluence de la saison estivale, les agglomérations corses accompagnent la transformation progressive des habitudes de mobilité de leurs populations.

LE VELO

Seuls **30% des ménages corses possèdent au moins un vélo**. La part des ménages sans vélo est particulièrement élevée dans les villes principales (Bastia, Ajaccio) ainsi qu'à Corte, tandis que les ménages possédant au moins 1 vélo sont plus fréquents à Bonifacio, Aleria, Linguizetta, Conca et Borgo, Murato et Agriates. Ceux-ci sont beaucoup plus souvent utilisés pour des activités de loisirs que pour des déplacements quotidiens.

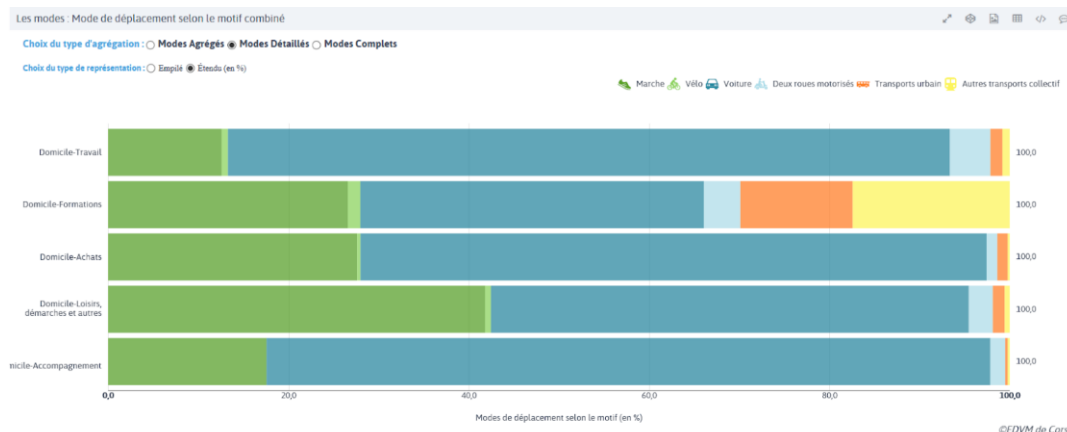
Evolution du nombre de passagers



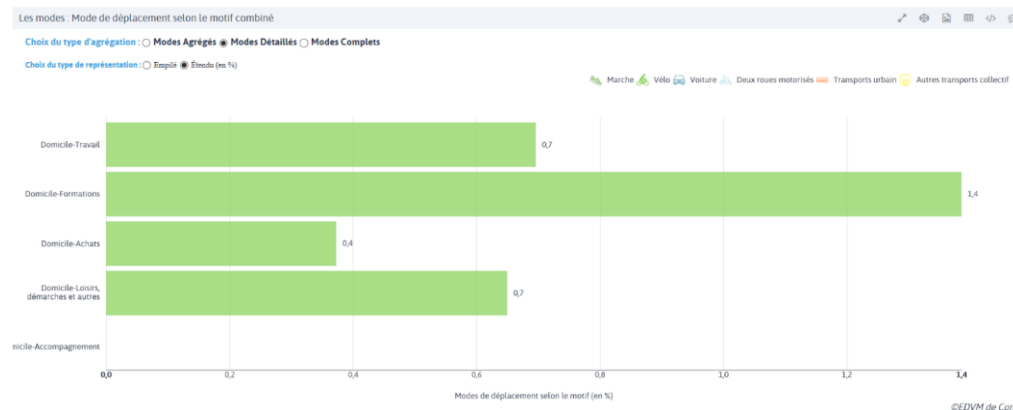
Source : OREGES 2018

¹⁰ Source : OREGES 2018

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est néanmoins relativement faible à l'échelle du territoire. L'usage de la voiture demeure prédominant quel que soit le motif des déplacements et dépasse largement 50% des usagers à l'exception des trajets domicile-lieux de formation, motif qui concerne principalement les populations les plus jeunes et les plus susceptibles d'utiliser un mode alternatif à la voiture : transports collectifs (30%), marche (27%) ...



L'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien reste donc très faible parmi la population corse (à titre de comparaison elle atteint 3% à l'échelle nationale). Parmi les freins récurrents au développement de la pratique du déplacement à vélo, on identifie l'absence de réseau structurant de pistes cyclables, le manque de continuité entre les tronçons existants de pistes cyclables, le relief caractéristique du territoire, et globalement un fort sentiment d'insécurité et d'importants conflits d'usage avec les automobilistes.



La dynamique de création de réseaux cyclables (pistes cyclables et voies vertes) s'engage rapidement en Corse depuis quelques années, mais les temps longs de validation des projets, de réalisation des études préalables, puis des travaux eux-mêmes, participent à un réseau "en service" encore très limité. Les attentes du public sur ce thème semblent néanmoins assez fortes et les pouvoirs publics s'approprient progressivement les enjeux, qu'ils soient urbains, touristiques, environnementaux et/ou de sécurité routière.

LE SOUTIEN A L'ELECTRIQUE

Depuis 2016, l'Agence d'aménagement durable, d'urbanisme et d'énergie de la Corse (AUE), en charge du suivi et de la mise en œuvre de la politique énergétique régionale, propose une **aide à l'achat de vélos à assistance électrique** (VAE). Cette aide s'adresse aux particuliers, mais également aux entreprises et aux collectivités. L'objectif de ce dispositif est de sensibiliser la population à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement à part entière et d'encourager les collectivités à investir dans les infrastructures nécessaires à son développement. Quatre ans plus tard, le bilan dressé par l'AUE est très positif, le dispositif a soutenu l'acquisition d'**environ 3 000 VAE depuis 2016**, à raison d'un budget de 150 K€ / an.

L'aide est **très incitative** (25% du budget d'achat, plafonné à 500€ pour les particuliers et à 1000€ pour les professionnels) et versé en une fois, ce qui évite à l'acquéreur de faire l'avance et réduit le montant de l'investissement initial ; et facile à obtenir (seules conditions : résider en Corse, s'engager à ne pas revendre ou céder le VAE avant 3 ans, aide réservée à un premier achat de VAE neuf ou reconditionné).

Une contribution positive du FEDER à ces évolutions



Le programme opérationnel FEDER-FSE 2014-2020 Corse vise à **soutenir la création de nouvelles offres de transports qui répondent mieux aux besoins de la population** dans les territoires urbains ciblés (à savoir, Ajaccio, Bastia et les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée : soit Ajaccio, Bastia et Porto-Vecchio-Bonifacio).

Parmi les enjeux clés, la **transition et la sécurisation de l'approvisionnement énergétique** constituent le cœur de l'axe prioritaire n°4 du PO : « *Accompagner la transition vers une société à faible teneur en carbone* ». Le territoire est fortement dépendant des énergies pétrolières et la situation énergétique de l'île reste fragile : 83% de la consommation totale d'énergie est dépendante d'approvisionnements extérieurs. Les fonds mobilisés par le programme opérationnel visent donc, notamment, à intervenir directement sur l'**augmentation de la mobilité urbaine durable** (OT4), ce qui passe par l'accompagnement du développement de l'offre locale de transports mais aussi le développement de la multimodalité dans le cadre des agglomérations de Bastia et Ajaccio¹¹.

Au titre de la priorité d'investissement 4e, qui vise à « *Favoriser les 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 des mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer* », le PO agit en vue de plusieurs objectifs :

- L'offre de **transports en commun** reste insuffisante malgré des améliorations dans les années précédant l'adoption du PO. Celui-ci souligne notamment la nécessité d'adapter l'offre au plus près des besoins de la population afin :
 - de capter un nombre plus important d'utilisateurs réguliers

¹¹ PO FEDER-FSE Corse 2014-2020, approuvé le 17 décembre 2014

- de renforcer la cohésion territoriale, en facilitant les déplacements pour les publics non-motorisés (c'est-à-dire souvent les plus fragiles car ayant plus difficilement accès aux services, à l'emploi, etc.)
- de mieux contribuer à la réduction des consommations énergétiques. Les transports représentent 54% des consommations énergétiques finales et sont à l'origine de presque 42% des émissions totales de GES en Corse. Or, 98% des consommations énergétiques dans le transport sont liées aux véhicules particuliers, dont 65% en raison de mobilités quotidiennes.
- de contribuer à l'aménagement urbain des grandes agglomérations corse qui souffrent chroniquement de congestion importante à l'entrée des grandes villes, phénomène accru avec la saisonnalité du tourisme.
- Le développement de **modes individuels durables**. Ces modes doux incluent la marche ou le vélo, étendus aux vélos à assistance électrique, ou aux véhicules utilisant des modes d'énergie dits propres.

En Corse, le diagnostic du PO souligne que ces modes de déplacements individuels durables ont été « *historiquement peu aidés* » et « *insuffisamment pris en compte dans la réalisation des aménagements et dans la planification du développement urbain* ».

Afin de mesurer les effets de son action dans le temps, le PO s'est fixé des cibles quantitatives à l'horizon 2023 : Indicateur de résultat : Taux d'utilisation des transports collectifs et doux

Le PO ambitionne que cet indicateur atteigne **14,5 % en 2023**, contre les 12,87% observés en 2013.

Indicateurs de réalisation : Nombre de gares ou arrêts aménagés et/ou créés

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

En 2014, le PO se fixe comme objectif d'aménager et/ou créer **8 arrêts ferroviaires** et de générer une diminution annuelle estimée des émissions de GES de **21 694 tonnes de CO2eq**.

DES PROJETS ENCORE PEU MATURES, MAIS DES PREMIERS IMPACTS ENCOURAGEANTS

A ce jour¹², 8 projets sont soutenus au titre de la Pi 4e par le PO FEDER-FSE Corse 2014-2020. Ceux-ci sont portés par trois bénéficiaires **publics** : la Collectivité de Corse, la ville de Bastia et la ville de Porto-Vecchio. Le tableau ci-dessous précise l'état d'avancement des différents projets.


¹² La présente évaluation s'appuie sur les données de programmation au 15 octobre 2020.


Type de Porteur	Projets soutenu	Montant UE	Contribution attendue à la mobilité alternative	Programmation	Etat d'avancement du projet
Collectivité de Corse	Bastia périurbain - Aménagement de 6 arrêts ferroviaires	1,64 M€	Flux – domicile Travail / Etudes	Mars 2017	5 arrêts sur 6 achevés
Commune	Porto-Vecchio - Acquisition de 6 navettes électriques	536 K€	Report modal	Mars 2019	Achevé
Collectivité de Corse	Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 1	606 K€	Encourager et sécuriser une mobilité de loisirs	Juin 2017	Achevé
Collectivité de Corse	Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 2	828 K€	Encourager et sécuriser une mobilité de loisirs	Février 2019	Travaux en cours
Collectivité de Corse	Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 3	465 K€	Encourager et sécuriser une mobilité de loisir	Mars 2019	En cours - lancement des marchés
Commune	Bastia - Réseau de pistes cyclables : secteur sud Spassimare	1,84 M€	Report modal attendu + infrastructure de loisirs	Février 2017	Achevé
Commune	Bastia - Maîtrise d'oeuvre réseau de pistes cyclables Aldilonda	546 K€		Juin 2017	Achèvement prévu pour le 31.12.2020
Commune	Bastia - réseau de pistes cyclables - secteur Citadelle – Aldilonda	3,6 M€	Report modal attendu + infrastructure de loisirs	Mai 2019	Achèvement prévu pour le 31.12.2020


La plupart des projets financés sont encore en voie d'achèvement physique et que l'essentiels des résultats en termes de mobilités et d'évolutions d'usages sont encore à venir.

Parmi les projets dont la réalisation est la plus avancée, l'acquisition de six navettes électriques par la ville de Porto-Vecchio ([📖 Chapitre 4.1 – Etude de cas](#)) a permis d'offrir un service inédit de transport en commun dans le centre-ville de ce pôle urbain du sud de la Corse. Ce service est disponible gratuitement depuis 2018 et rencontre un succès encourageant à la fois auprès de la population locale (7 à 8 000 passagers hors période estivale) comme des visiteurs ponctuels (jusqu'à 45 à 50 000 passagers en période estivale), en particulier durant la saison touristique.


Néanmoins, seulement deux lignes sont proposées à ce jour et la capacité des navettes (22 places chacune) ne permet pas de répondre à la forte demande. L'étude d'un élargissement de l'offre de transport en commun à l'échelle de l'intercommunalité (proposer une option de mobilité collective entre les villages / hameaux de territoire et le centre-ville) a été envisagée mais n'a pas été engagée à ce jour. Les difficultés techniques et financières présagées ne permettent a priori pas à ce nouveau projet d'être viable à ce jour.

Au-delà de la rentabilité financière, les caractéristiques géomorphologiques et urbaines du territoire concerné (multitudes de petits hameaux, villages isolés, relief accidenté ...) ne permettent pas la mise en service de lignes de transport en commun (bus ou navettes) assurées par des véhicules électriques (manque d'autonomie pour de longs trajets, manque de puissance par rapport au relief immanquablement rencontré sur le parcours) ( [Chapitre 4.1 – Etude de cas](#)) . Des réflexions sont menées par les acteurs du territoire pour envisager quel type de solution de mobilité propre serait la plus adaptée.

L'aménagements de 6 arrêts ferroviaires périurbains entre Bastia et Casamozza ( [Chapitre 4.1 – Etude de cas](#)) est effectif pour 5 d'entre eux, mais la ligne reste peu fréquentée. Malgré des évolutions attendues sur la précision des données de fréquentation (installation de compteurs dans les rames prévue fin 2020), compte tenu de l'ampleur des investissements engagés sur le ferroviaire de manière globale (CPER et PEI en particulier), la contribution du FEDER reste limitée.

En ce qui concerne la Voie Verte de la route des Sanguinaires à Ajaccio et le réseau de pistes cyclables de Bastia ( [Chapitre 4.1 – Etude de cas](#)), les résultats restent encore en grande partie à observer. Les travaux ne sont pas encore achevés et les mesures de fréquentation n'ont pas encore été mises en service. Les maîtres d'œuvre ne disposent donc pas encore du recul nécessaire pour juger des impacts de leurs projets. Les premiers retours d'expérience montrent néanmoins qu'au-delà de l'attrait visible pour ces nouveaux aménagements,

- Les voies présentent différentes vocations (pédestre, cyclable, trottinettes), qui font émerger des risques de conflits d'usage
- La signalétique et dans certains cas la conception n'a pas été optimisée pour la pratique cyclable¹³

Des réflexions sur l'amélioration de la gestion des usages sont formulées au ( [Chapitre 3 – Recommandation 2](#))

DES EFFETS ENCORE NON MESURABLES SUR LA FREQUENTATION

Le calendrier de programmation des projets de la Pi 4e, relativement tardif par rapport à la période de mise en œuvre 2014-2020, explique qu'une majorité des projets soutenus ne sont pas encore achevés ou ne bénéficient pas encore d'un recul suffisant pour clairement évaluer leurs résultats, en particulier sur la création de voies vertes et/ou pistes cyclables.

Sur la Route des Sanguinaires, des compteurs devraient être mis en place courant 2021 sur la section 1 (première section, en service à ce jour) qui permettront **d'évaluer la fréquentation**. Les travaux de la section 2 devraient également être achevés en 2021 et celle-ci sera également équipée de compteurs de fréquentation. Les travaux de la section 3 sont en cours et la consultation pour l'attribution du marché pour la réalisation de la section 4 est lancée. La section 4 permettra de relier les sections précédentes à l'entrée de la ville d'Ajaccio et est nécessaire, en l'état actuel du projet, pour la pleine opérationnalité de la voie verte. Un comptage de la fréquentation sur l'étendue du tracé est prévu à terme, mais les enseignements ne pourront en être tirés avant achèvement complet du projet (5 sections prévues) et avec un certain recul sur la collecte de données.

¹³ <https://www.corsematin.com/articles/les-pistes-cyclables-en-voie-de-developpement-112523>

Il est néanmoins prévu de pouvoir **estimer un taux de report modal** (sur la base des horaires de passage et du type de mode de déplacement) et une estimation de la réduction des émissions de GES, sur la base de ces données, lorsqu'elles seront disponibles.

Le réseau de pistes cyclables de Bastia est actuellement réalisé par "tronçons", c'est la section dite de "l'Aldilonda", en cours de finalisation qui permettra de relier les secteurs nord et sud de la ville et donnera tout son sens à cette Voie Verte de bord de mer. Il est donc prévu d'installer des dispositifs de comptage de la fréquentation lorsque cette section sera en service.

Concernant le projet d'aménagement d'arrêt ferroviaires, les données de fréquentations disponibles à ce jour concernent la ligne Bastia-Casamozza. L'installation d'un dispositif de comptage plus fin et directement situé dans les rames est prévue pour fin 2020. Cela permettra à terme de disposer d'informations de fréquentation par gare/ arrêt, par jours ou tranches horaires etc. Ce suivi plus fin (actuellement les estimations fournissent une information globale concernant le nombre de voyages et son évolution par mois.

DES PREMIERS EFFETS SUR L'OFFRE DE SERVICES CONNEXES

Même s'il apparaît trop tôt pour mesurer de véritables impacts en termes de fréquentation, le développement d'une offre de services connexes aux projets soutenus, apparaît comme l'un des indicateurs avancés de ces changements d'usages.

A Ajaccio par exemple, c'est une Société Publique Locale (SPL), *Muviarra*, qui exploite les services de transports en commun proposés sur son territoire. La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) est résolument centrée sur les usagers du service public transports et mobilités. Elle a, à ce titre, pour ambition d'améliorer en continu la qualité de l'offre de service offerte à la population du Pays Ajaccien, mais également sa diversité. C'est pourquoi Muviarra exploite aujourd'hui 4 types de services :

- *Muviarra*, ce sont les transports en commun du Pays Ajaccien (bus);
- *Muviarra*, la navette maritime ;
- *Muviscola*, les transports scolaires ;
- *Muviderde*, les transports écologiques.

Dans le cadre de *Muviderde*, la CAPA propose par exemple un service de P+vélo au parking-relais Saint-Joseph (15 minutes en vélo du centre-ville) en mettant gratuitement à disposition des abris-vélos sécurisés afin d'encourager les personnes venant quotidiennement de l'extérieur de la ville à se garer en dehors-du centre pour terminer leur trajet à vélo.

Dans une optique touristique, la Ville d' Ajaccio a également bénéficié d'actions en lien avec le projet INTENSE. Ce projet, soutenu par le FEDER Italie- France-Maritime 2014-2020, vise à développer des itinéraires touristiques transfrontaliers sur une zone s'étendant du Var aux Alpes Maritimes en passant par la Ligurie, la Toscane, la Sardaigne et la Corse. En Corse il est porté à l'échelle régionale par l'Agence de tourisme de la Corse (ATC) et concerne la création d'un itinéraire cyclo-touristique régional qui part de Bastia, et passe par le Cap Corse, la Balagne, Ajaccio jusqu'à Bonifacio. A Ajaccio, le projet a participé au développement d'une application mobile

« **Aiacciu Bellu** », qui propose de découvrir le territoire ajaccien en mode « liaisons douces » en écoutant en fond musical les mélodies de deux grands artistes ajacciens, Tino Rossi et Marc Paoli. L'application a été pensée pour les touristes en recherche de nouvelles expériences, mais aussi à l'attention des Ajacciens et des Corses, souhaitant découvrir ou (re)découvrir leur territoire.

Ce projet numérique a été financé par la Ville d'Ajaccio et le fonds FEDER Italie- France-Maritime 2014-2020. Les études menées et la matérialisation des pistes cyclables sont prises en charge à hauteur de 85% du total par le FEDER et à 15% par la Ville. Le projet a pour but de servir d'appui à l'ancrage du vélo comme mode de transport doux sur le territoire du pays Ajacciens dans le cadre du développement du Plan d'aménagement Urbain (PDU) mis en place par la CAPA.

L'articulation entre ce projet soutenu par INTERREG et le développement d'investissements locaux visant à généraliser l'usage du vélo en ville illustre bien la volonté de la CAPA et de la ville d'Ajaccio de promouvoir la mobilité douce et l'intermodalité comme facteur de croissance socio-économique.

Peu à peu, la pratique du vélo se développe en Corse et s'illustre par le développement d'offres commerciales comme la location de vélos électriques en libre-service :

- **APPeBIKE** . implanté dans 10 villes, location de VAE à destination touristique, les vélos peuvent être pris et rendus dans n'importe quelle station des 10 villes concernées, permettant des trajets sans retour pour les visiteurs)
- **Le service de VAE en libre-service inauguré par la Communauté de Communes du Sud-Corse (CCSC)** : réseau déployé dans 10 stations sur 7 communes, les vélos doivent être restitués à la station de départ, service inauguré en juillet 2019

Un effet levier quantitatif qui reste limité au vu des moyens déployés

UN EFFET QUANTITATIF LIMITE

Le poids financier du FEDER sur le volet transports est relativement limité tant par rapport aux besoins d'investissements, ainsi qu'aux autres politiques publique intervenant sur cette thématique.

L'enveloppe initiale prévue par le PO FEDER-FSE Corse 2014-2020 sur la priorité d'investissement 4e était de **5M€ FEDER**, ce qui semblait relativement sous-dimensionnée par rapport aux besoins. Revue à la hausse, elle atteint 6M€ lors de la révision à mi-parcours du programme en 2018 et **11,6M€** à l'occasion de la révision la plus récente, validée par la Commission européenne le 6 mai 2020. Malgré la constante évolution de cette enveloppe tout au long de la programmation, elle ne couvre, aujourd'hui encore, pas tous les besoins.

A titre de comparaison, le plan pluriannuel d'investissements (PPI) de la Collectivité territoriale (CTC), relatif aux infrastructures de transport pour la période 2017- 2026, adopté en avril 2017, prévoit plus d'un milliard d'euros d'investissements sur les transports, dont 257 millions d'euros sur le volet ferroviaire. Des besoins de financement sur près de la moitié de ces financements restaient à identifier.

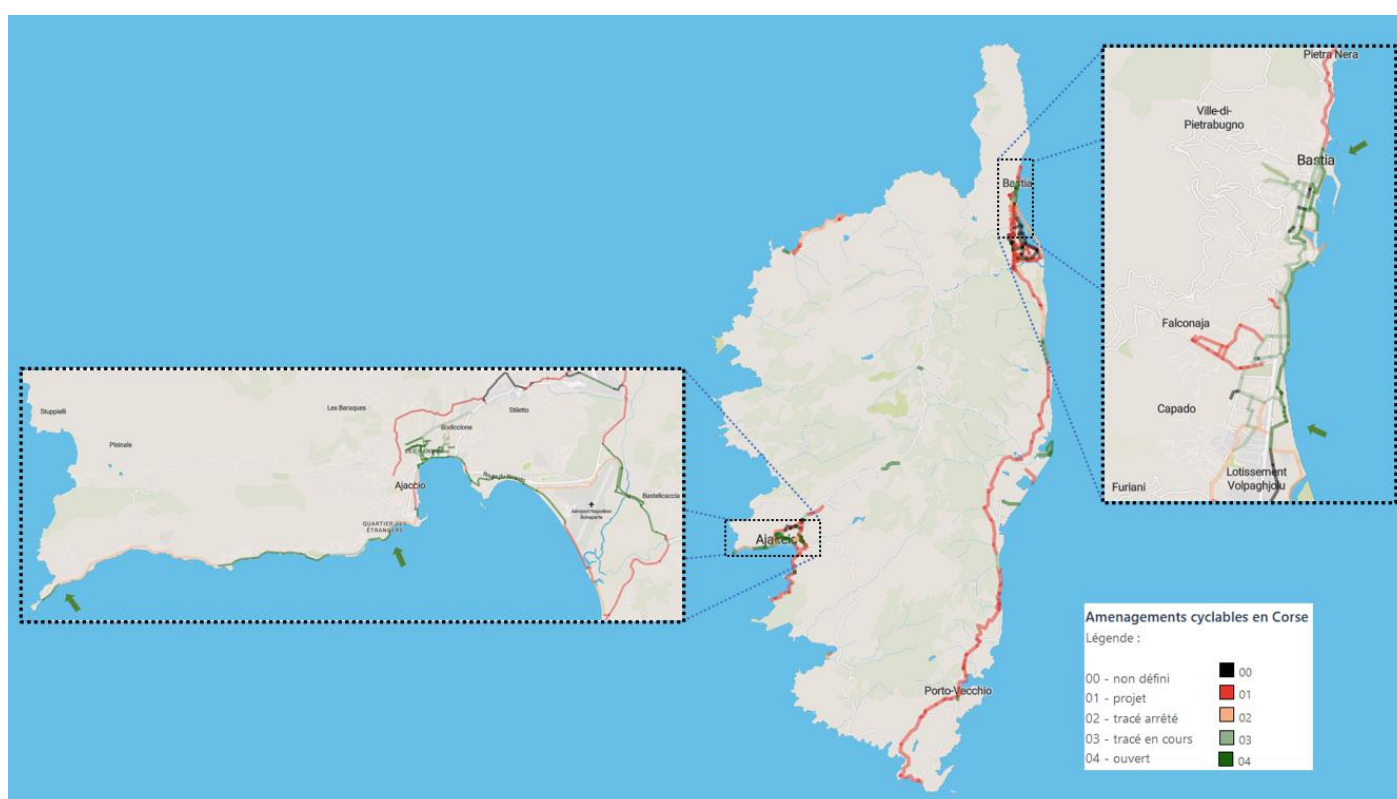
Le volet ferroviaire du CPER 2015-2020 prévoyait 30 millions d’euros d’investissements sur le volet ferroviaire (amélioration des systèmes de gestion de la circulation, augmentation des navettes en milieu urbain). Le 4^{ème} programme d’investissements exceptionnels pour la Corse contribue aussi très largement à ces financements.

En flux annuel, le FEDER ne représente qu’environ **10% du budget alloué au titre de son budget propre sur la problématique ferroviaire.**

Au-delà de l’aspect budgétaires les limites de l’effet levier financier du FEDER, se mesurent également dans le rapport entre les linéaires produits et les besoins identifiés. La cartographie ci-dessous positionne les projets FEDER soutenus par rapport aux projets identifiés sur le territoire.

Initialement sous-évaluée dans l’écriture du programme, la **demande portant sur la création ou l’aménagement de voies vertes et/ou pistes cyclables** s’est finalement révélée un enjeu pour le PO. En effet, l’ambition initiale de soutenir la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) par le biais des ITI ne s’est pas concrétisée et aucun projet n’a à ce jour émergé en lien avec le FEDER ([📖 question évaluative 3 – impacts territoriaux](#))

Six opérations ont été programmées sur le PO FEDER-FSE Corse 2014-2020 pour un montant de 7,9 M€ FEDER, soit 78 % des montants FEDER programmés sur la Pi 4e. Ces six opérations représentent 3 sections de travaux sur la route des Sanguinaire (Ajaccio) et 3 dossiers sur la Voie Douce de bord de Mer de Bastia (Spassimare et 2 dossiers Aldilonda).



La thématique pose question au vu des coûts d’investissements par rapport aux distances couvertes par les travaux réalisés.

Projet	CT projet	UE projet	Linéaire projet	Coût Total / km
Bastia – Sud Spassimare	3 074 519 €	1 844 711 €	6 km	512 420 €
Bastia – Aldilonda – TRAVAUX	6 000 000 €	3 600 000 €	480 m, soit 0,48 km	12 500 000 €
Bastia – Aldilonda - MAITRISE D'OEUVRE	910 059 €	546 035 €		1 895 956,25 €
CTC – Sanguinaires – Section 1	1 010 000 €	606 000 €	ND	
CTC – Sanguinaires – Section 2	1 379 610 €	827 765 €	1,4 km	985 436 €
CTC – Sanguinaires – Section 3	774 780 €	464 868 €	ND	

2.2 Contribution à la réduction des GES

ENSEIGNEMENTS CLES

- Du fait de sa situation insulaire et des limites d'interconnexion au réseau, le mix énergétique territorial de la Corse est structurellement plus carboné que la moyenne nationale. **Le secteur des transports des représente 37% des émissions de Corse, soit le poste le plus important d'émission avec le logement.** De ce fait, la question de la sobriété énergétique sur ces deux secteurs est décisive dans la stratégie de transition énergétique.
- Les travaux ont mis en évidence une erreur importante de calibrage de la cible, avec un rapport enveloppe disponible / effet attendus incohérente par rapport aux données de la littérature d'impact des projets de transport. En l'absence de traçabilité sur les données historiques ayant servi à la définition des cibles du programme, l'origine de cette erreur ne peut être établie avec certitude. L'hypothèse la plus probable est celle d'une confusion d'unité entre kg et Tonnes Eq CO₂. Cette cible mériterait correction dans le cadre de la prochaine révision.
- Les projets financés sont encore en phase de finalisation, et les impacts climatiques ne sont pas encore totalement mesurables. La question de l'estimation des volumes de GES émises soulève par ailleurs des questions méthodologiques importantes, partagées par la plupart des régions et qui ont posé des difficultés de suivi de l'indicateur CO34. Cet indicateur ne paraît pas adapté au suivi des opérations de transport.
- Sous réserve de la correction de l'erreur d'unité sur la cible, les projections actualisées avec les premières mesures de fréquentations effectives montrent que le programme est sur une trajectoire positive vers l'atteinte des objectifs. Ces mesures devront être confirmées par certaines mesures de report modal sur les projets qui devront permettre d'affiner ces résultats ([Chapitre 3 – Recommandation 1](#)) sur les projets.



LES CHIFFRES A RETENIR



8,6 TEq CO₂ sont émises en Corse en moyenne par habitant, contre 6,6 en moyenne nationale.



37% C'est la part des transports dans les GES Corse, un niveau sensiblement supérieur à la moyenne nationale



98% des émissions de transports de passagers sont liés à la voiture individuelle, et 65% à la mobilité quotidienne



34 T.eq CO₂ d'économies de GES prévues. Une valeur largement sous-estimée

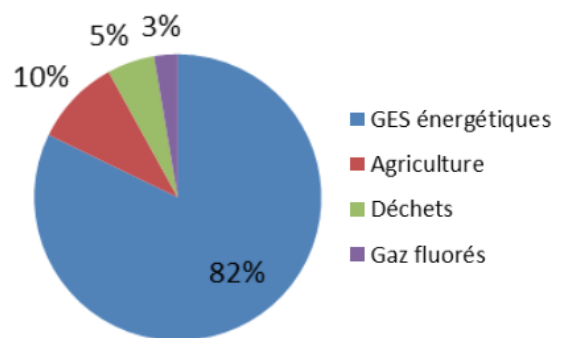


100% des projets financés ont prévu une mesure de fréquentation pour étudier les impacts GES, mais celle-ci n'est effective que pour un projet

De par son contexte insulaire et de Zone Non Interconnectée (ZNI), la Corse présente un mix énergétique, de manière comparable aux régions ultrapériphérique, plus fortement carboné que la moyenne du mix énergétique national. Les coûts d'approvisionnement en électricité sont supérieurs à ceux de la France continentale, et le plafond de puissance ENR variable sur le réseau électrique est déjà atteint. **Au total, en 2008, les émissions de GES en Corse sont estimées à 2,56 millions t éq. CO₂, soit un taux d'émissions de GES par habitant sur l'île de 8,5 t éq. CO₂ / habitant contre 6,6 t éq. CO₂ / habitant pour la moyenne nationale.**

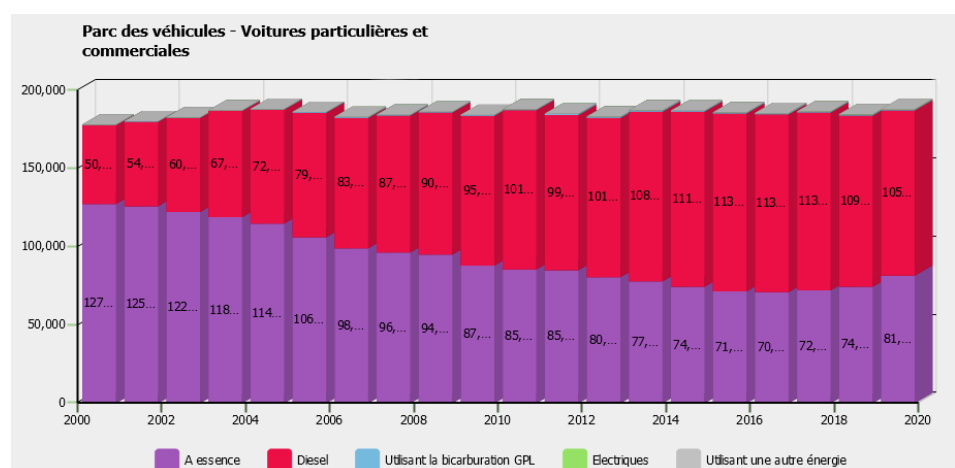
Les émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) comptabilisées peuvent être d'origine énergétique (combustion d'énergies fossiles pour le transport, le chauffage, la production d'électricité) ou non énergétique (agriculture, déchets, gaz fluorés). **Avec respectivement 37 % et 42 % des émissions de GES, les secteurs du transport et du résidentiel-tertiaire sont les principaux postes d'émissions en Corse.** Par conséquent, la question de la sobriété énergétique sur ces deux secteurs est décisive dans la stratégie de transition énergétique. De manière spécifique 98% des émissions dans le transport sont liées aux véhicules des particuliers, dont 65% en raison de mobilités quotidiennes.

Source : Brochure de présentation de l'Observatoire Régional de l'Énergie et des Gaz à Effet de Serre de Corse (OREGES)



Le nombre de véhicules enregistré est relativement stable dans le temps, la part de véhicules diesel par rapport à essence a néanmoins fortement augmenté depuis le début des années 2000 (28,3% au 1er janvier 2000, 1 seul véhicule électrique était alors enregistré au FCA). **La tendance s'inverse entre 2008 et 2009**, lorsque les véhicules diesels deviennent plus nombreux en Corse que les véhicules essences.

Ce n'est qu'en 2012-2013 que le nombre de véhicules électrique commence à connaître une évolution significative passant de 1 à 4 sur la première décennie des années 2000 pour dépasser la centaine en 2016 (457 en 2019).



Une cible de programme irréaliste, témoignant d'une erreur méthodologique

L'enveloppe initiale du programme opérationnel sur la pi4e était limitée à 6M€ de FEDER pour un coût total d'environ 10M€ (révisée par la suite à la hausse sans modification des cibles d'indicateurs). Cette maquette était associée à une réduction de cible de réduction de GES annuelle de 21 694 T eq. CO2. Cette cible apparaît irréaliste, au regard des éléments de comparaisons suivants.

- Elle représente **1% des GES régionales**. Si un tel ratio d'efficience était possible (460 euros la tonne annuelle de CO2 évitée), seuls 200 millions d'investissement publics et privés seraient suffisants pour réduire de 20% les émissions du territoire.
- Elle est proche de l'hypothèse **haute d'impact attendu de la PPE Corse** (2016-2023) sur le volet transport en Commun.

Détail	2016-2018 Investissements cumulés en M€ sur la période	2019-2023 Investissements cumulés en M€ sur la période	2016-2023 Investissements cumulés en M€ sur la période	2023 Gains énergétiques (GWh/an)	2023 Emission de GES évités (kilotonne CO2 eq /an)
Diminution des consommations unitaires	-	-	-	[100 ; 210]	[32 ; 68]
Bornes de recharges	13	25	38	22	7
Covoiturage	0,15	0,35	0,5	[50 ; 90]	[16 ; 29]
Eco-conduite	0,15	0,25	0,4	4	1
Transport en commun	35	110	145	[30 ; 70]	[9 ; 22]
Modes actifs	7	14	21	[35 ; 85]	[11 ; 27]
TOTAL	55,3	149,6	205	[240 ; 448]	[76 ; 154]

Figure 3 : Récapitulatif des investissements et gains énergétiques associés pour les transports

L'ensemble de ces actions représente un coût estimatif de l'ordre de 200 M€ pour des économies annuelles d'énergie de 240 GWh à 448 GWh.

Par ailleurs, la littérature scientifique montre que les effets directs des projets infrastructures de transport urbain en termes réduction de GES, sont généralement plus limitées, et en tout cas sans commune mesure avec le ratio d'efficience du programme. A titre d'exemple, plusieurs études approfondies montrent un impact limité des projets de tramway en milieu urbain ; alors même qu'il s'agit du mode de transports les moins émetteurs de GES, à plus fort potentiel que les solutions (Bus électrique, trains) pouvant être déployés en Corse.

extrait de la programmation pluriannuelle de l'énergie pour la Corse 2016-2018 / 2019-2023 Etude d'impact économique et social (janvier 2015)

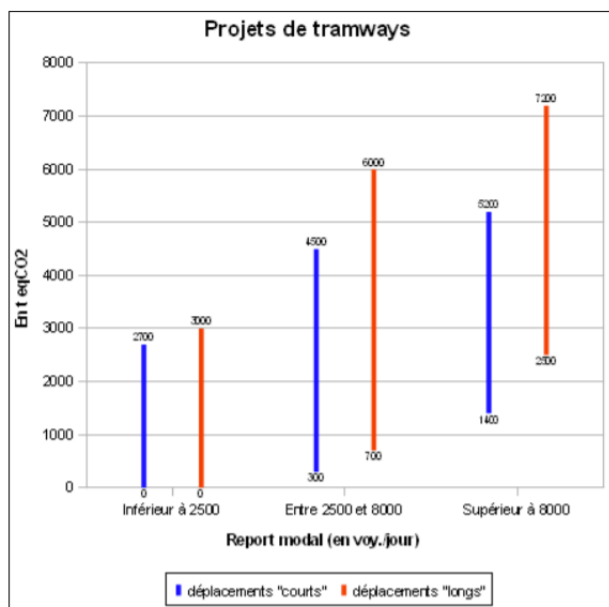


Figure 16 : Gains annuels attendus en termes d'émissions de CO₂ (en t eqCO₂) pour un projet de tramway en fonction du report modal (Source : CERTU, 2011c)

Une méta-analyse du CERTU¹⁴ sur l'impact des projets de tramways, fournit une fourchette d'impact possible. La cible du programme de 21 000 t eq CO₂ correspond aux effets d'un projet de tramway induisant le report modal (voiture => Tram) d'environ 40 000 voyageurs / jour du routier vers le tramway, avec une forte variabilité selon les projets

- L'étude d'impact environnementale du projet de tramway Anthony Clamart¹⁵ (8,2km en zone dense, prévoit environ 31 000 tonnes économisées cumulées sur 30 ans (soit 1000 tonnes par an en moyenne) en phase d'exploitation pour 390M€ d'investissement totaux. Le coût unitaire de la tonne annuelle de CO₂ évitée (390K€) est environ 900 fois supérieure à l'hypothèse de coût retenue par le programme. Et encore l'étude d'impact du projet est plus nuancée et conduit à un impact nul à un horizon de 30 ans, si l'on tient compte des incidences négatives liées à la phase de travaux.

Le tableau ci-après présente les résultats pour la phase exploitation :

RESULTAT TRAFIC (TEQCO2)	« SCENARIO 2014 »		« SCENARIO 2020 »	
	2020	APRES 30 ANS	2020	APRES 30 ANS
Tramways supplémentaires	+ 201	+ 6 026	+ 151	+ 4 519
Report de la voiture particulière vers le tramway	- 937	- 28 116	- 623	- 18 691
Bus supprimés/modifiés	- 1 462	- 43 856	- 972	- 29 155
Maintenance et fonctionnement	+ 400	+ 12 000	+ 400	+ 12 000
Bilan	- 1 798	- 53 946	- 1 044	- 31 327

Tableau 11 : Résultats pour la phase exploitation

¹⁴ CERTU, 2011c. Calcul des émissions de CO₂ des systèmes de BHNS et des tramways. Enseignements des appels à projets TCSP et préconisations. 11 p. Cité dans « Le Tramway : impacts sur la qualité de l'air en milieu urbain d'un mode de transport durable » Étude du tramway de l'agglomération dijonnaise »

¹⁵ TRAMWAY T10 LA CROIX-DE-BERNY (ANTONY) - PLACE DE GARDE (CLAMART) DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE VALANT EVALUATION DES INCIDENCES NATURE 2000 ET MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME PIECE G : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT - Chapitre 13

En l'absence de traçabilité sur les données historiques ayant servi à la définition des cibles du programme, l'origine de cette erreur ne peut être établie avec certitude. L'hypothèse la plus probable est celle d'une confusion d'unité entre kg et Tonnes Eq CO₂. Cette cible mériterait correction dans le cadre de la prochaine révision (**Chapitre 3 – Recommandation 4**).

Un impact global difficile à quantifier

LES LIMITES METHODOLOGIQUES DANS L'EVALUATION DES GES

Par ailleurs, en phase de suivi, l'indicateur GES soulève plusieurs difficultés méthodologiques importantes qui complexifient le suivi et doivent relativiser les analyses d'impact ci-après.

- Les **difficultés méthodologiques** de mesure de cet indicateur sont connues de longue date. Le guide national des indicateurs 14-20 recommandait à ce titre « de ne pas intégrer cet indicateur au cadre de performance ».
- Sa **mobilisation sur les thématiques transports, quoique possible, n'était pas envisagée par le guide national**, qui limite son utilisation à l'efficacité énergétique du bâti et aux ENR. Il n'existe ainsi aucun référentiel national permettant de structurer la méthode de comptabilisation. Seuls les programmes PACA et la Corse et Pays de la Loire l'ont utilisé sur la priorité 4e.

La Région PACA a également fait remonter à l'ANCT des difficultés d'utilisation de cet indicateur sur les projets de transports (pôles d'échanges multimodaux et TCSP). Il est notamment apparu que les méthodologies ne pouvaient être totalement objectivées, et présentaient le risque d'être contestées dans le cadre des audits d'opérations.

Hors périmètre « fonds structurels », plusieurs référentiels nationaux existent et peuvent contribuer à aider au calcul de cet indicateur :

- Information GES des prestations de transport Guide méthodologique – Ministère de la transition écologique et solidaire – octobre 2017.
- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux dues aux transports en Aquitaine Bilan et volet prospectif à 2020 - Guide méthodologique – DREAL Aquitaine 2011

Ces différentes méthodologies présentent des spécificités, mais elles procèdent globalement toutes en 3 étapes, qui soulèvent chacune des défis méthodologiques :

Etape de la méthodologie	Difficultés rencontrées / Défi méthodologique
<p>1 - Estimer l'accroissement de la fréquentation (avant / après)</p>	<p>Nécessite l'existence d'un système de comptage avant / après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La <u>forte saisonnalité</u> des usages des transports liés à l'activité touristique accroît la difficulté et nécessite des mesures en année complète (accroissement délais / coût) => ex : dispositif de la ville de Porto Vecchio (📖 Chapitre 4.1 – Etude de cas) • Outre le comptage du nombre de passagers, les données doivent être estimés en <u>voyageurs.km</u> => nécessité de mesurer <u>la distance de trajet moyen</u>. Cette variable n'est étudiée finement sur aucun des projets soutenus. <p>Tous ces modèles partent de l'hypothèse forte que l'entièreté de l'évolution est imputable à l'aménagement nouveau ou amélioré. Ce point est généralement discutable compte tenu des facteurs externes et des effets de systèmes.</p>
<p>2 – Estimer la part de report modal dans les nouveaux utilisateurs et son origine</p>	<p>Pour estimer, les gains en termes de GES, il est nécessaire d'analyser les phénomènes de report modal, c'est-à-dire le moyen de transport précédemment utilisé par les nouveaux usagers (voiture individuelle, TCSP, mobilité actives).</p> <p>L'impact est en effet différent si le surcroît de trafic est reporté depuis un autre transport collectif (ex : bus) ou depuis la voiture individuelle.</p>
<p>3 - Quantifier les gains de GES associés à chaque type de report.</p>	<p>Cette étape est considérée comme plus simple (cf. fiche recommandation n°3), dans la mesure où l'ADEME produit un certain nombre de ratios de références sur les quantités de CO2 émises par voyageurs.km en fonction du type d'énergie. Il est possible de s'appuyer, soit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur des ratios de référence nationaux. Le recours à ces indicateurs (base ADEME) est indispensable sur les émissions de référence (voiture individuelle). • Sur des ratios calculés sur le projet. C'est notamment préférable pour calculer les émissions associées au mode de transport soutenu (train, bus)

Les 8 projets programmés au titre de la Pi 4^e pourraient théoriquement contribuer à cet indicateur, or à ce stade 1 seul dossier conventionné prévoit une contribution à l'indicateur CO34 (haltes ferroviaires). Les conditions cadre nécessaires au calcul ne sont pas intégralement réunies.

Les projets du programme ne présentent pas les prérequis permettant de parfaitement calculer cet indicateur :

- Pour les [projets de pistes cyclables](#), aucun objectif n'est conventionné sur ces indicateurs (Bastia et Ajaccio), même si ces projets sont susceptibles d'avoir un impact sur la réduction des émissions et qu'un

suivi de fréquentation est prévu sur les projets. Les méthodologies d'estimation des effets sur la réduction des émissions de GES sont particulièrement difficiles à mettre en œuvre sur ces types d'opérations, en particulier sur l'estimation de la distance moyenne parcourue par les nouveaux usagers. Seuls quelques études de références ont pu être relevées sur d'autres projets français (sur Nantes et Les sables d'Olonne)¹⁶. Ces défis sont renforcés dans le contexte corse par une utilisation à la fois touristique / récréative et « quotidienne » des infrastructures.

- Les **2 projets de transports en communs** soutenus, ont bien mis en place des dispositifs d'évolution de la fréquentation, mais seul le projet ferroviaire de Bastia a quantifié cet indicateur. L'évaluation a mis en évidence que cette estimation présentait plusieurs faiblesses qui surestimaient probablement le gain associé au projet.
 - Les hypothèses d'émission de CO2 par km.passager parcouru du ferroviaire (25g / km) apparaissent très optimistes, notamment parce qu'elles semblent s'appuyer sur une hypothèse théorique de remplissage de 100% des rames. Selon les données de l'ADEME, les émissions du ferroviaire / passager en Corse avoisinent plutôt de 187g CO2/km, soit un niveau proche des valeurs de référence de la voiture individuelle (193 g CO2/km).
 - Le service de billetterie ne permet pas d'avoir une vision précise des distances parcourues par les usagers (arrêt d'entrée uniquement). Elles sont approchées de la meilleure manière possible dans la simulation, en l'absence de données plus précise.
 - Les hypothèses de report modal sont de 70% depuis la route. Il est probable qu'une partie du report modal ne provienne pas de la voiture, mais aussi des transports en communs scolaires qui ont été réorganisés en s'appuyant sur cette ligne ferroviaire, avec un gain potentiellement plus faible en termes de GES (car pris sur un autre transport collectif).

Axe	Pi	Indicateur	Cibles		Situation au 15.10.2020			
			2018	2023	Prévisionnel	Réalisé	atteinte cible 2023	
4	4e	CO34_FEDER	Diminution annuelle estimée des émissions de gaz à effet de serre	-	21 694,00	34		
		Rea06_Feder-CO	Nombre de gares ou arrêts aménagés et/ou créés	2	8	6	5	62,5%

¹⁶ DREAL Pays de la Loire - Les impacts économiques d'un aménagement cyclable - Élaboration d'une méthode d'évaluation – Octobre 2019

Synthèse des paramètres nécessaires à la mesure des GES sur les différents projets soutenus

Projets soutenu	Montant UE	Avancement projet	Valeur prévisionnelle CO34	Mesure de Fréquentation	Gain Voyageurs.km	Mesure Report modal	Mesure des émissions de GES
Bastia - Réseau de pistes cyclables : secteur sud Spassimare	1,84 M€	Achevé	Aucune – non conventionné	Prévu	Non prévu	Non prévu	Non prévu
Bastia - Maîtrise d'œuvre réseau de pistes cyclables Aldilonda	546 K€	Achèvement prévu le 31.12.2020					
Bastia - réseau de pistes cyclables - secteur Citadelle - Aldilonda	3,6 M€	Achèvement prévu pour le 31.12.2020					
Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 1	606 K€	Achevé	Aucune – non conventionné	Prévu	Prévu	Prévu	Non prévu
Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 2	828 K€	Travaux en cours					
Ajaccio Route des Sanguinaires - Aménagement Voie Verte section 3	465 K€	En cours					
Bastia périurbain - Aménagement de 6 arrêts ferroviaires	1,64 M€	5 arrêts sur 6 achevés	34 TEq CO2	Augmentation de 116000 passagers entre 2014 et 2018 (+36,5%)	Prévisionnel de 74600 voy.km, mais non mesuré en réel	Non mesuré – Hypothèse de 70%	Hypothèses de 70% de report modal, discutables
Porto-Vecchio - Acquisition de 6 navettes électriques	536 K€	Achevé	Aucune	Environ 55000 passagers.an sur 2018 et 2019	Non calculé	Non Calculé	Non Calculé

A contrario, même s'il ne mesure pas directement l'indicateur, le projet de navettes électriques de Porto Vecchio présente un potentiel plus important de réduction de GES, car s'appuyant sur l'énergie électrique. Le ratio moyen d'émission de GES pour les transports en communs des agglomérations de 100 000 habitants de 6.24g CO2/km parcouru.

Proposition de simulation sur les projets de transport en commun soutenus

Sur la base des éléments de méthodologie présentés ci-dessus, et des données de fréquentation déjà collectée, les projections sur les projets de navettes électriques à Porto-Vecchio et de haltes ferroviaires à Bastia, ont été actualisées.

Les cases en indiquent des hypothèses qui ont pu être actualisées dans le cadre de l'évaluation ou bien des actualisations d'hypothèse, s'appuyant notamment sur les référentiels carbone de l'ADEME.

Les cases en indiquent les hypothèses initiales du projet ou des hypothèses « génériques » sur lesquelles des mesures complémentaires in situ sont nécessaires pour affiner l'estimation.

Simulation GES Navettes - Porto Vecchio		
Nb Voyageurs / an	57 000	Gain Voyageurs.km
Distance Ligne (Km)	4,5	
Distance parcourue moyenne (KM)	2,7	153 900
Hypothèse report modal	50%	
GES . KM bus électrique (g.CO2.KM)	6,24	Ademe
GES.KM Voiture (g.CO2.KM)	193	Ademe
TeqCO2 Annuel Evité	14,37	

Simulation GES - Ferroviaire Bastia		
Nb Voyageurs / an Supplémentaire	165 000	Gain Voyageurs.km
Distance Ligne (Km)	19,6	
Distance parcourue moyenne (KM)	6,780	1 118 678
Hypothèse report modal	70%	
GES . KM FERROVIAIRE (g.CO2.KM)	64,1	Estimation Direction des transports ajustée
GES.KM Voiture (g.CO2.KM)	193	Ademe
TeqCO2 Annuel Evité	100,94	

Plusieurs enseignements s'en dégagent :

- Les projets présentent un potentiel de réduction de GES avoisinant les 100 TeqCO2 an.

- Le résultat final dépend largement d'une mesure plus fine des incidences en termes de report modal (% d'usagers des transports qui utilisaient auparavant leur véhicule), qui reste à réaliser via une mesure in situ sur les deux projets.

Le gain en termes de GES de l'électrification est plus limité, du fait des différences dans le mix énergétique (pas de centrale nucléaire en Corse). Selon la base carbone ADEME, un kWh d'électricité génère 0.594 kgCO₂e en Corse contre 0,048 en moyenne métropolitaine, soit 23% de plus.

2.3 Impacts territoriaux

ENSEIGNEMENTS CLES

- La stratégie du programme a été fortement concentrée sur les principaux pôles urbains, en articulation avec stratégies locales. Ce choix stratégique apparaît pertinent par rapport aux enjeux prioritaires du territoire.
- Bien que les projets soutenus aient des répercussions positives, les offres alternatives demeurent insuffisamment structurées pour créer un véritable effet système, en particulier dans le champ des mobilités actives (continuité des infrastructures).
- La question des mobilités hors pôles urbains a été peu investie par le FEDER. Certains enjeux pourraient émerger dans le cadre du futur OS 5 (covoiturage interurbain, vélo-routes à dimension touristique ...)



LES CHIFFRES A RETENIR



3 zones urbaines ciblées



3,7 déplacements par jour par personne en moyenne



1,5 voiture par ménage en moyenne



3 maîtres d'ouvrage, dont 2 récurrents

67% des déplacements effectués en voiture

Une stratégie fortement centrée sur le transport urbain

Le PO FEDER-FSE Corse 2014-2020 intervient dans le cadre de la Pi 4e, sur les grandes agglomérations de Bastia et Ajaccio uniquement, ainsi que sur le périmètre des ITI sélectionnés par le programme, à savoir Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio-Bonifacio. Les projets situés hors de ces périmètres urbains ne sont pas éligibles.

La stratégie initiale ciblait :

- **Systèmes locaux de transport en milieu urbain**: création de site(s) propre(s) pour les Transports collectifs, véhicule propres, c'est-à-dire les véhicules produisant peu ou pas d'émissions polluantes lors de leur utilisation comme les véhicules dits "zéro émission" ou "décarbonés" (par exemple : véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, au gaz naturel, etc.), vélos en libre-service
- Modernisation et aménagements multimodaux de **2 gares des aires urbaines** (Casamozza et Mezzana), encourageant la mobilité au quotidien et en connectant le ferroviaire au routier et au transport collectif et doux
- Aménagements et accessibilité d'arrêts ferroviaires entre Casmozza et Bastia et entre Ajaccio et Mezzana

- Création de **pistes et bandes cyclables urbaines**, aménagements pour les vélos

Les projets de transports en communs en site propre (TCSP) initialement envisagés, y compris dans les stratégies ITI, se sont révélés peu opportuns au regard des besoins des agglomérations. Les projets en lien avec l'exploitation ferroviaire du réseau Corse faisant l'objet d'un plan exceptionnel d'investissement, ils ont été suivis de très près par les services de l'Etat et l'intervention du FEDER n'a finalement été que ponctuelle.

C'est l'apparition de fortes attentes sur la thématique du cyclable qui a finalement caractérisé la programmation 2014-2020 de la Pi 4e et les collectivités porteuses de ces projets ont affiché un assez haut niveau d'ambition.

C'est donc le soutien à des investissements en faveur des modes doux individuels (pistes cyclables et Voies Vertes) qui a été privilégié. **La thématique représente 6 des 8 projets programmés à ce jour et 78% des crédits UE engagés.**

La programmation avait accompagné le ciblage de la thématique mobilité sur les espaces urbains, de l'ouverture d'enveloppes d'Investissement Territorial Intégré (ITI) pour un total de **2,6 M€ FEDER ciblés sur la priorité d'investissement 4e.**

Zoom sur les ITI

3 organismes intermédiaires ont été retenus sur la programmation FEDER-FSE 2014-2020 pour porter des ITI. Ceux-ci pouvaient choisir d'intervenir sur les Pi 2c, 3a, 4c, 4e et/ou 9b. Une enveloppe FEDER de **14 M€** a été répartie entre eux.

En ce qui concerne la Pi 4e, 2 624 250 € UE sont maquetés pour les ITI, soit 23% de la maquette UE prévue pour cette priorité.

ITI	Enveloppe ITI 4e	Actions envisagées dans la Stratégie	Réalisé sur la Pi 4e
ITI - CAPA	1 278 780 € UE (soit 26% de la maquette de l'ITI) Taux de programmation : 0%	La stratégie retenue s'intitule «Abbatucci - Mezzana : l'axe de toutes les mobilités» En terme de mobilité "spatiale", la stratégie prévoyait 3 objectifs : Construire le pôle intermodal de Mezzana Augmenter les dispositifs permettant l'intermodalité Augmenter les modes de déplacements durables	/
ITI - CAB	720 000 € UE (soit 10,3% de la maquette de l'ITI) Taux de programmation : 0%	La stratégie prévoyait : Des transports collectifs durables Le développement de nouvelles offres de transports	/

ITI - PV-B	625 470 € UE (soit 29,8% de la maquette de l'ITI) Taux de programmation : 85,6%	La stratégie soulignait un besoin pour des mobilités fluides et propres au sein des deux villes réduisant les émissions carbone y compris et surtout en période estivale. L'objectif spécifique 3 de la stratégie : Augmenter l'utilisation des transports collectifs propres et des modes individuels durables dans les zones urbaines de Porto-Vecchio et de Bonifacio	Acquisition de 6 navettes électriques - création d'un service de transport en commun à Porto-Vecchio
------------	--	---	--

A ce jour¹⁷, un seul projet portant sur la thématique transport a été programmé sur les ITI (535 671,43 € UE), ce qui représente **3,8% de la maquette ITI**.

Les résultats de la programmation des ITI montrent que les projets de mobilité ayant effectivement émergés étaient pré-identifiés dès l'étape de la SUI et donc suffisamment matures pour être programmés rapidement. Une plus grande vigilance pourrait donc être apportée sur l'élaboration des stratégies urbaines intégrées et la prise en compte de projets existants dont le calendrier est compatible avec la mise en œuvre par ITI (📖 [Chapitre 3 – Recommandation 1](#)).

Une stratégie qui répond bien aux besoins prioritaires

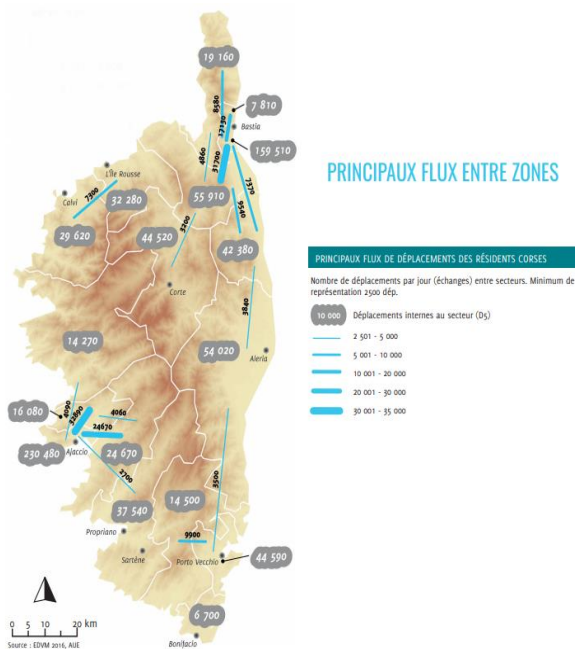
« En comptabilisant flux de déplacements internes et flux d'échanges avec l'extérieur, le bassin ajaccien représente 32% du total des déplacements, suivi par le Grand Bastia (25%), la Balagne (6,6%) et Porto-Vecchio (5,5%). Au total, ces quatre bassins concentrent 70% des flux de déplacements de l'île. »
(EDVM Corse)

En moyenne, un jour de semaine, c'est plus d'un million de déplacements qui sont réalisés à l'échelle de la Corse. Les enquêtes sur les déplacements de la population identifient deux principaux bassins de vie : les agglomérations d'Ajaccio (plus de 68 000 habitants) et de Bastia (plus de 44 000 habitants). Puis en Balagne et autour de Porto-Vecchio, les flux de déplacements font apparaître des centralités urbaines secondaires. Majoritairement, ce sont sur des déplacements de courte distance que portent principalement les enjeux de la mobilité. Or dans les pôles urbains, le potentiel de report modal est élevé, vers la marche, le vélo ou les transports en commun.

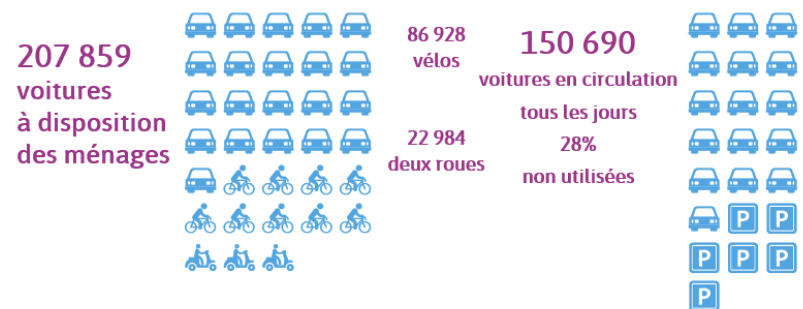
¹⁷ La présente évaluation utilise les données de programmation au 15.10.2020

En ciblant les principales **zones urbaines**, le PO FEDER-FSE 2014-2020 ciblait donc correctement les zones aux plus forts enjeux de mobilité.

La voiture individuelle s'impose largement à l'échelle du territoire comme le mode de déplacement prédominant. Avec **1,49 voiture par ménage** (207 859 voitures pour 139 539 ménages), le taux de motorisation moyen est relativement élevé. En Corse, le nombre de voitures par ménage est supérieur à la moyenne des territoires de poids démographique proche.



Equipement : Equipement des ménages et utilisation



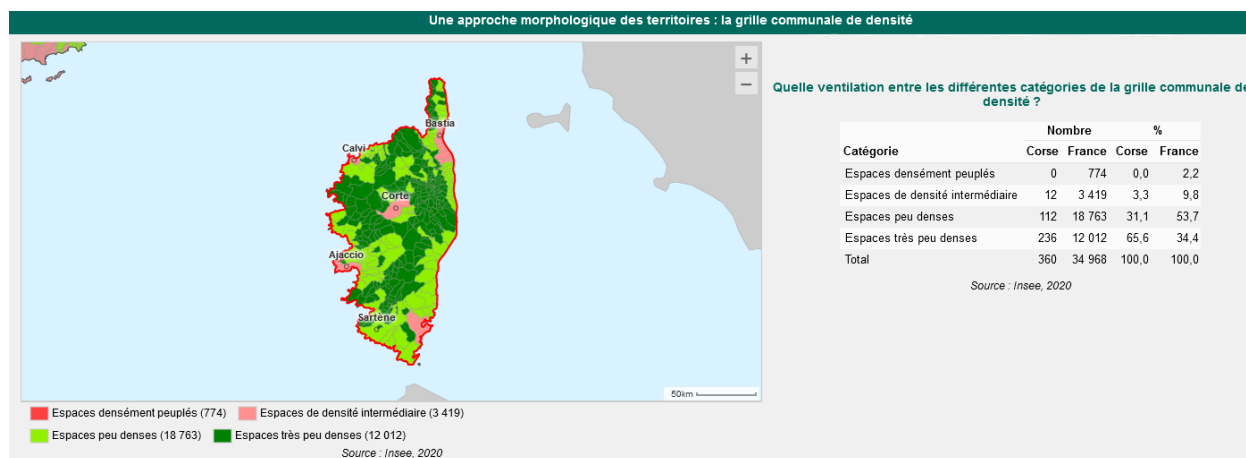
à Ajaccio	à Bastia
En moyenne 3,91 déplacements par jour par personne	En moyenne 3,9 déplacements par jour par personne
30% de ces déplacements se font à pied	29% de ces déplacements se font à pied
68% en mode motorisé	66% en mode motorisé
90% des ménages possèdent au moins une voiture	88% des ménages possèdent au moins une voiture
En moyenne 1,5 voiture par ménage	En moyenne 1,4 voiture par ménage

Source : EDVM 2016-2017

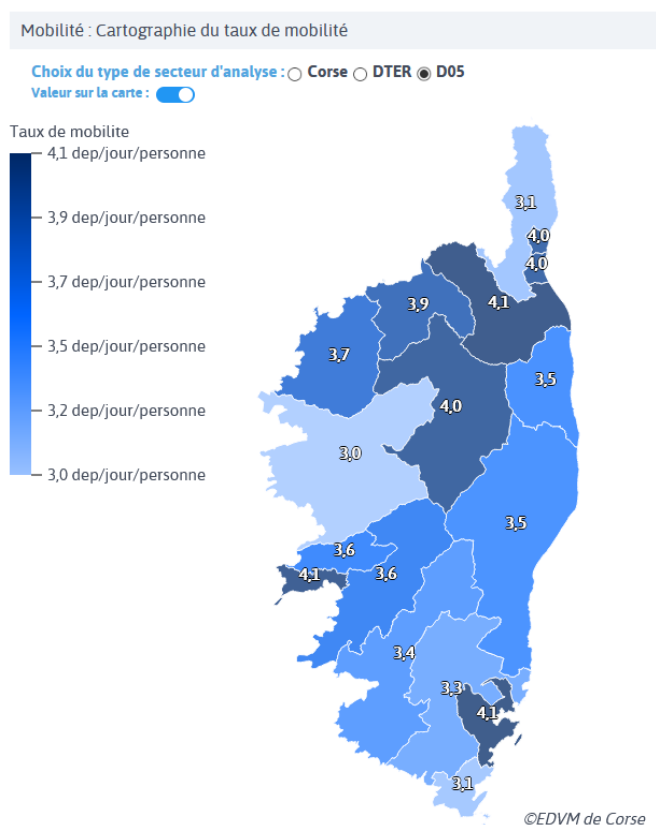
Ces constats soulèvent deux problématiques majeures pour l'aménagement des territoires : la soutenabilité environnementale et la garantie d'un accès équitable aux ressources de l'espace pour tous, selon leurs besoins. Face à l'ampleur du parc automobile et à des émissions de gaz à effets de serre, la viabilité à long terme du système de mobilités interroge. De plus, la dépendance à la voiture est source de fragilité sociale en raison des coûts variables qu'elle implique, en particulier pour les personnes (actifs, ouvriers, commerçants...) et dans les territoires (espaces périurbains en particulier) pour lesquels elle est un facteur de dépendance. A l'échelle nationale **on estime que les français consacrent un peu plus de 13% de leur budget aux dépenses liées aux transports.**

Des enjeux non couverts sur la mobilité en milieu rural

Bien que la concentration de population fasse naturellement émerger des enjeux de mobilité propres aux milieux urbains, la Corse reste un territoire majoritairement rural et peu dense.



Hors des grandes agglomérations, l'EDVM fait apparaître des usages de modes de déplacements propres aux milieux ruraux, où les besoins et solutions de déplacement disponibles diffèrent des grandes zones urbaines.



Le nombre de déplacements quotidien diminue avec l'éloignement des grandes villes : la moyenne Corse de 3,7 déplacements par jour par personne descend à 3,4 si l'on exclut les secteurs d'Ajaccio, de Bastia (et ses environs proches) et de Porto-Vecchio du calcul.

Les distances parcourues sont plus longues en zone rurale : un habitant de Corse parcourt en moyenne 33 km par jour, mais celle-ci est plus courte dans les secteurs les plus densément urbanisés (18,5 km / jour à Ajaccio, 21,2 km/ jour à Bastia).

Dans les secteurs périurbains ou peu denses, les distances parcourues peuvent atteindre **plus de 50 km/jour par habitant** à Vescovato - Orezza - Cervione.

Les ménages résidants plus loin des zones urbaines ne possèdent pourtant pas plus de voitures que ceux résidant dans les grandes agglomérations, au contraire.

On observe sur la carte ci-contre que ce sont dans les zones périurbaines d’Ajaccio, Bastia et Porto-Vecchio que le taux de motorisation est le plus élevé (il baisse dans la ville même). Les territoires ruraux les plus éloignés de ces agglomérations présentent un moindre taux de motorisation des ménages

Les enjeux de mobilité sont donc forts en milieu rural également, or ils ne sont pas éligibles au PO FEDER-FSE 2014-2020.

Des initiatives en faveur de la mobilité durable apparaissent pourtant sur le territoire corse, en dehors des grandes agglomérations.

Etant donnée la taille moyenne des villes corses, les villes ou communes rurales qui constituent les pôles intermédiaires de l’île n’ont pas nécessairement la taille critique nécessaire pour le développement d’une offre de TCSP. Les enjeux portent sur des déplacements entre communes, des boucles permettant l’accès aux nombreux hameaux qui constituent les villages, l’accès aux services et commerces pour les personnes isolées ... Au moins 9 intercommunalités ont entrepris à ce jour des réflexions autour de leur Plan de déplacements et/ou Schémas de mobilités douces. Les investissements qui peuvent en résulter s’inscrivent dans les contrats de ruralité, parfois dans le Contrat de Plan Etat Région, mais à ce jour le FEDER n’intervient pas sur la mobilité en zone rurale au titre de la Pi 4e. La dynamique apparaît néanmoins, notamment car l’élaboration du plan de mobilité rurale peut être financée à 70% à travers la mesure 2-1 du CPER, et l’AUE propose ainsi une assistance technique.

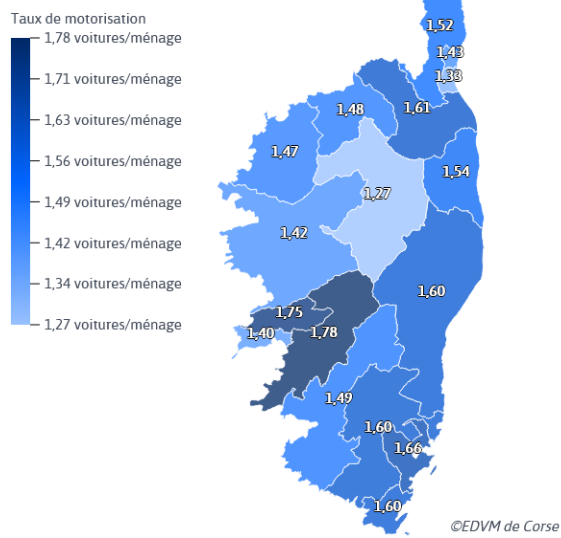
Néanmoins, la **Pi 6c, au titre de l’objectif spécifique “Augmenter la fréquentation des sites touristiques régionaux”**, une dizaine de projets programmés concernent plus ou moins directement la création de voies douces et/ou pistes cyclables dans des territoires ruraux, à forte fréquentation touristique et dans une optique de préservation de l’environnement et du patrimoine paysager. Il s’agit majoritairement de :

- Aménager des cheminements en voie douce (piétons, joggeurs, vélos ...) afin de canaliser les visiteurs et les zones de stationnement afin d’encourager la visite des sites en mode doux et de préserver l’environnement mis à mal par le stationnement durant la période estivale. (5 projets programmés)
- Créer une offre de cyclo-tourisme (4 projets programmés).

Ces projets participent à la mobilité, mais s’inscrivent davantage dans une logique de développement touristique plutôt que de mobilités du quotidien. En ce sens ils sont complémentaires de l’approche portée sur la PI 4^e.

Equipement : Représentation géographique de l’équipement des ménages

Choix de l’indicateur : ● Taux de motorisation
 Choix du type de représentation : ○ Corse ○ DTER ● D05
 Valeur sur la carte :



Le **FEADER** pourrait potentiellement participer au financement de projets portant sur l'aménagement d'offres de transport et/ou d'infrastructures favorisant les modes de déplacements durables au titre du **domaine prioritaire 6B - "Promouvoir le développement local dans les zones rurales"**. Les mesures 7.4 "Investissements dans la mise en place, l'amélioration ou le développement des services de base à la population" ou 7.5 "Investissements à usage public favorisant les activités touristiques et l'accueil du public en montagne". Ce n'est actuellement pas le cas. 3 projets de création ou aménagement de sentiers du patrimoine ont été soutenus au titre de la mesure 7.6.3 "Circuits de découvertes patrimoniaux".

Au titre de LEADER, un unique projet portant sur la création d'un service de transport communal a été programmé sur la thématique.

Cette analyse croisée soulève un enjeu de mobilité spécifique aux tissus des communes périurbaines et rurales qui n'apparaît pas traitée par les programmes européens en 2014-2020.

Des enjeux sur la mobilité douce comme produit touristique

Le vélo

L'agence du tourisme de la Corse (ATC) a inscrit parmi les priorités de sa « Feuille de route de l'ATC 2018-2021 », le développement d'un **plan vélo**. Celui-ci identifie le cyclotourisme entre autres formes de "slow tourisme" respectueux de l'environnement, désaisonnalisant et apte à une meilleure diffusion des flux sur le territoire. Les éléments de bilan existants à l'échelle de la France sur la pratique du cyclotourisme (9 millions de séjours en France, générant un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros) et les atouts propres à la Corse entre le climat méditerranéen et ses reliefs commencent à faire émerger des ambitions de développement de ce secteur à vocation touristique.

Des produits touristiques centrés sur les mobilités douces se développent de plus en plus, démultiplication des loueurs de VAE, offres d'organisations de parcours (trajets, équipements et hébergements inclus), aménagements de certaines zones fréquentées par les cyclistes ...

Trois grands projets structurants d'identifications de circuits de découvertes de la Corse à vélo se sont développés ces dernières années :

- *GT20 - La Grande Traversée de la Corse à vélo*
- *INTENSE - itinéraire transfrontalier - projet de coopération soutenu par le FEDER via INTERREG Méditerranée*
- *Itinéraire PADDUC Plaine Orientale - valorisation de l'ancienne voie ferrée sous forme de Voie Verte entre Bastia et Bonifacio*

Actuellement, ces projets ne sont pas éligibles au PO FEDER-FSE 2014-2020. Néanmoins les projets existent et les besoins en financement pourraient être considérables.

La marche

Les déplacements à pied sont de plus en plus pris en compte dans l'aménagement de sites touristiques. Confronté à l'affluence saisonnière, les sites naturels entreprennent de plus en plus des aménagements de stationnement et de cheminement en mode doux pour encourager les visiteurs à délaissé la voiture.

Ce type d'investissement n'est actuellement pas soutenu par la Pi 4e. Le FEDER a pu contribuer par le biais de la Pi 6c, le FEADER a également, ponctuellement, été amené à intervenir. Néanmoins globalement, les fonds européens en Corse ne sont pas les financeurs de référence sur ces enjeux, ils interviennent très ponctuellement et de manière limitée sur des projets plus facilement co-financés par le CPER ou les contrats de ruralités.

3. Pistes de réflexion

R1

Diversifier le soutien à la mobilité dans le cadre de l'OS 5

CONSTATS ET ENJEUX

Les réflexions préparatoires pour la programmation 2021-2027 ont fortement avancé. Si la thématique de la mobilité pourrait occuper un poids aussi important que sur la future génération, il est difficile d'appréhender le positionnement du FEDER de manière autonome, sans tenir compte de l'intervention des autres programmes d'investissement en faveur de la mobilité.

- L'articulation avec les CPER et le PTIC. Les fonds FEDER sur la thématique de la mobilité représentent des enveloppes nettement plus faibles que celles mobilisées dans le cadre des futurs contrats de plans Etat-Région et du Plan de transformation et d'investissement pour la Corse (PTIC), faisant suite à l'actuel PEI. Le FEDER a vocation à intervenir en logique de complémentarité, sur les besoins non couverts. Or ces futurs programmes ne sont pas encore définis, a fortiori pour le CPER dont le futur volet transports ne devrait être pleinement stabilisé à la signature du contrat.
- Le Cadre réglementaire et notamment les incertitudes sur le rattachement de tout ou partie des questions de mobilité à la concentration thématique, même si sur ce point les négociations semblent avoir connu une évolution favorable.

En parallèle, le retour d'expérience de la génération actuelle montre que les besoins sont importants.

- Une part importante des crédits FEDER est appelée à être mise en œuvre sous forme d'ITI. Le contenu opérationnel dépendra des autorités urbaines.
- Les enjeux de mobilités hors zones urbaines ont été faiblement concernés jusqu'alors par le FEDER. Si la mise en place de systèmes de transport en communs semble difficile hors des périmètres couverts, d'autres types de mobilités (mobilités partagées, mobilité inclusive, voies vertes) pourraient s'avérer pertinentes.

L'enjeu est de permettre une approche élargie de la mobilité sur la future génération 21-27, tout en tenant compte de la nécessité de priorisation des enveloppes sur les enjeux centraux de mobilité urbaine / péri-urbaine.

ACTIONS PROPOSEES

Il est proposé d'articuler la stratégie du programme autour des objectifs suivants :

A – PRIVILEGIER DES PROJETS STRUCTURANTS EN FAVORISANT LA COHERENCE AVEC LE CPER ET LE PTIC (action déjà engagée)

Les projets de mobilité d'échelle insulaire (hors mobilité urbaine) ont vocation à être positionnés en bonne articulation avec le CPER et le PTIC, en ciblant les domaines non couverts par ces programmes dans une logique de maximisation de la plus-value FEDER.

Le travail de recherche d'articulation engagé doit être poursuivi. Il doit également tenir compte de l'intervention future de la FRR, qui abondera certaines lignes des crédits relance du CPER et sur lesquels les cofinancements avec le FEDER seront impossibles sur le plan réglementaire.

B – SUR LA MOBILITE URBAINE DEMANDER L'IDENTIFICATION DES OPERATIONS DES LA SUI

Les opérations de transports urbains sont par nature longues à émerger. Le retour d'expérience montre que si la SUI se contente de définir des orientations générales en matière de mobilité, sans identification d'un ou plusieurs projets structurants, ceux-ci ne parviennent pas à émerger dans le calendrier de la programmation. Il est dès lors proposé :

- D'exiger des candidats ITI une liste claire de projets sur cette thématique, dès la phase d'étude des candidatures
- De mobiliser la possibilité de recours aux « listes de projets » sur cette thématique, afin de d'alléger si nécessaire les formalités de présélection

C – OUVRIR L'OS 5.2 AUX ENJEUX DE MOBILITES

Ouvrir le futur OS 5.2 dédié au développement territorial équilibré aux enjeux de mobilité, avec notamment les types de projets suivants :

- Actions de promotion des mobilités partagées : aires de covoiturages, réseaux type réso-pouce
- Soutien à la mobilité inclusive : plateformes locales de mobilités
- Mobilités actives à vocation touristique : voies vertes et pistes cyclables présentant un intérêt (produit touristique, tels que la GT20, itinéraire de la Plaine orientale)

MODALITES

Mise en œuvre par l'AG à l'écriture du programme et dans la phase de sélection des OI

Coût : Aucun

CONSTATS ET ENJEUX

Les projets de mobilité actives (voies cyclables, voies vertes) ont connu un fort développement sur la programmation actuelle et répondent à un potentiel fort sur le territoire. Le retour d'expérience de la génération actuelle montre l'intérêt de ce type de projets, mais aussi la nécessité d'anticiper certains écueils :

- Ces projets présentent parfois une dimension « d'opportunité », comme composante annexe d'un réaménagement plus large (ex : aménagement routier). Même si l'intervention des programmes est nécessairement ciblée sur certains tronçons, il est indispensable que les aménagements soutenus s'inscrivent dans une logique globale et planifiée, avec une cohérence et une continuité d'« usage » dans les parcours réalisés.
- Les projets soutenus se différencient globalement difficilement, avec des aspects de signalétiques intégrés tardivement ou de manière insuffisante.

ACTIONS PROPOSEES

A – FAVORISER LA COHERENCE AVEC LES CPER

Les mandats de négociations pour les prochains CPER prévoient de laisser une place importante aux mobilités actives (dans le cadre des crédits plan de relance, mais pas uniquement). Une articulation avec ces crédits FEDER/CPER devra être recherchée.

B – RENFORCER LES CRITERES DE SELECTION

Intégrer dans les critères de sélection des opérations la présence d'un programme global d'aménagement et d'interconnexion.

Pour les éventuelles pistes et voies hors zones urbaines ou à dimension touristique, prendre en compte le rayonnement et le caractère patrimonial.

Il est notamment proposé de faire appliquer la prise en compte du référentiel de recommandations techniques du CEREMA dans les projets (traitement des continuités cyclables, signalétiques, traitement des intersections cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences)

C – INTEGRER UNE MAITRISE D'USAGE SUR TOUS LES PROJETS DE VOIES VERTES

Exiger la mise en place des démarches systématiques de « maîtrise d'usage » dans la définition et la mise en œuvre des projets de voies cyclables, afin de favoriser l'appropriation des projets par leurs usagers, la maîtrise du coût global par une meilleure définition des attentes, et l'anticipation des éventuels conflits d'usages sur des sites qui sont la plupart du temps contraints.

D – RENFORCER LE SUIVI DE FREQUENTATION. (CF RECO 4)

Pour répondre aux nouveaux indicateurs, systématiser les systèmes de comptages sur les projets structurants. Préciser cette obligation dans le futur DOMO pour les projets de plus de 400 K€ de coût total et intégrer ces charges aux dépenses éligibles du projet.

MODALITES

Mise en œuvre par l'AG à l'écriture du programme et du DOMO

Coût : Aucun. Pour les maîtrises d'usages, quelques milliers d'euros par projets.

R3

Finaliser les estimations des émissions de GES pour la génération 2014-2020

CONSTATS ET ENJEUX

L'indicateur CO34 sur les émissions de GES présente actuellement des perspectives très défavorables d'atteinte des cibles finales, alors que les dossiers programmés présentent le potentiel nécessaire à l'atteinte des cibles.

Même s'il ne figure pas au cadre de performance, le pallier à franchir pour parvenir au calcul des valeurs réalisées n'est pas très grand, compte tenu des mesures de fréquentations prévues ou en cours sur les projets. Ils permettront de faciliter la mesure de l'impact du programme, mais également d'améliorer la compréhension des dynamiques d'usage des équipements soutenus.

Il est proposé de conduire des investigations complémentaires ciblées sur les deux projets transports (Porto Vecchio et Bastia), mais de ne pas prolonger approfondir la mesure sur les voies vertes.

ACTIONS PROPOSEES

A – REVISER LA CIBLE DE L'INDICATEUR CO34

Engager une révision de la cible de l'indicateur CO34 lors de la prochaine révision, en s'appuyant sur les éléments d'argumentaires méthodologiques présentés à la QE 2.

B – SUR LE VOLET FERROVIAIRE DE BASTIA REVOIR LES ESTIMATIONS

A court terme, revoir l'estimation réalisée sur l'urbain :

- Vérifier la présence d'éventuelles erreurs d'unité dans le fichier d'estimation des effets du projet
- Confirmer les hypothèses de consommation.
 - Pour les émissions liées à la voiture individuelle, se baser plutôt sur la dernière estimation ADEME (193 gCO₂/km)
 - Pour le train, validée l'estimation révisée (64g/km contre 25 en estimation initiale) et qui s'appuie sur une hypothèse de taux de remplissage moyen de 40% des motrices

Au solde du dossier, recalculer une valeur finale en tenant compte des données calculées par le futur dispositif de comptage déjà prévu par la CDC :

- Le nombre de voyageurs.km parcourus
- Des hypothèses de report modal ajustées

C – POUR LES NAVETTES DE PORTO VECCHIO

Solliciter de la part du porteur, une enquête « légère » pour estimer :

- Les parts des différents types de public

- Les logiques de report modal
- La distance moyenne parcourue par passager

Si ces données sont connues, la simulation des effets en termes de GES pourra être effectuée simplement en mobilisant les ratios suivants.

- Pour la voiture individuelle : 193 g CO₂ /km
- Pour les navettes électriques : 6.24g CO₂.km¹⁸ parcouru pour les navettes. Si les données de consommation électrique est connue, ce ratio peut être calculé plus précisément en multipliant les kWh consommés par kilomètres parcourus par 0.594 (correspond au facteur d'émission en kg CO₂ d'un kWh d'énergie électrique en Corse).

D – NE PAS APPROFONDIR LES ESTIMATIONS DE GES SUR LES VOIES CYCLABLES

Les impacts de ces projets sont a priori plus limités, compte tenu de l'orientation « tourisme /loisir » des projets. Par ailleurs aucun objectif n'a été conventionné sur les projets. Il ne paraît pas possible à ce stade d'exiger la mise en place d'une enquête par les porteurs.

Toutefois dans une logique de préparation du 21-27 (cf Reco 4) il pourrait être pertinent de « tester » une étude de comptage sur la voie des sanguinaires .

MODALITES

Coût : Quelques jours d'enquête pour Porto Vecchio + les coûts de mesure prévus par les différents projets

¹⁸ Ratio moyen ADEME 2019 pour les transports collectifs électriques sur les agglomérations de moins de 250 000 hab.

CONSTATS ET ENJEUX

Les indicateurs 2021-2027 vont introduire quelques évolutions :

- Des indicateurs de réalisation obligatoires qui présentent quelques différences par rapport à la génération 2014-2020
- Des nouveaux indicateurs de résultat, qui mesurent les effets directs des projets (ex : fréquentation des infrastructures) 1 an après leur achèvement physique et qui devront être renseignés en 2026 et en fin de programmation.

Le retour d'expérience de la génération 2014-2020 montre que les indicateurs de mesure des émissions de GES sont particulièrement difficiles à mettre en œuvre dans le cadre de projets de mobilité.

ACTIONS PROPOSEES

A – SUR LES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIF, PRIVILEGIER LES INDICATEURS DE MESURE DE FREQUENTATION

Privilégier les indicateurs de fréquentation (RCR 62, RCR64) aux indicateurs d'effets sur les GES (RCR 29).

Prendre en considération dans la définition des cibles que les projets de pôles d'échanges multimodaux ne peuvent véritablement être contributeurs.

B – SYSTEMATISER LES SYSTEMES DE COMPTAGES SUR LES OPERATIONS

Pour répondre aux nouveaux indicateurs, systématiser les systèmes de comptages sur les projets structurants :

- Une mesure ponctuelle ou un dispositif de comptage
- Si nécessaire prévoir une méthode d'extrapolation des données pour un nombre d'utilisateurs / an (unité de l'indicateur).

Préciser cette obligation dans le futur DOMO pour les projets de plus de 400 K€ de coût total et intégrer ces charges aux dépenses éligibles du projet.

Selon la DREAL. Ces études représentent moins de 2% du coût de l'opération.

MODALITES

Mise en œuvre par l'AG à l'écriture du programme et du DOMO

Coût : variable en fonction des projets



4. Analyses détaillées – Etudes de cas

3 études de cas ont été réalisées durant cette évaluation sur des projets programmés en 2014-2020 :

- Aménagements d'arrêts ferroviaires, Collectivité de Corse
- Acquisition de six navettes électriques, Porto-Vecchio
- Réseau de pistes cyclables, Bastia

AMENAGEMENT DE 6 ARRET FERROVIAIRES PERI-URBAIN ENTRE BASTIA ET CASAMOZZA					Mobilité Durable
Pi 4e	Augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes individuels durables dans les zones urbaines d'Ajaccio et de Bastia ainsi que dans les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée.			Axe / OS	Axe 4 OS1-Pi 4e
COUT TOTAL	2 730 000 €	FEDER	1 640 000 €	ETAT DE L'OPERATION	En cours de réalisation
MAITRE D'OUVRAGE	Collectivité de Corse			TERRITOIRE	Bastia/Casamozza



A – RAPPEL DU CONTEXTE, des ENJEUX DE DEPART et des OBJECTIFS du PROJET

1. PRESENTATION DU CONTEXTE

Les Chemins de Fer de Corse remplissent depuis longtemps un **rôle principalement touristique et de loisirs**. Afin de leur redonner une **fonction pratique et quotidienne**, la rénovation du réseau et son optimisation étaient essentielles. La Région Corse exerce la compétence relative à la gestion du réseau ferré depuis 1982 et confié à la SNCF en 1983, puis a fait l'objet d'une convention de délégation de service public entre la Collectivité Territoriale de Corse et la SNCF depuis 2001. Depuis 2002, le réseau ferré insulaire a été transféré dans le **patrimoine de la Collectivité de Corse** et un programme exceptionnel d'investissement a été débloqué pour faire face aux besoins de modernisation et de remise à niveau issus d'un manque chronique de financements.

Le réseau ferroviaire est géré depuis le 1er janvier **2012** par une société anonyme d'économie mixte (SAEM). Le 27 juillet de la même année, l'Assemblée de Corse adoptait le **Schéma directeur des investissements sur le réseau ferré de la Collectivité de Corse** pour la période 2013 à 2022.

Ce schéma directeur définit **5 grands axes d'investissements** sur 8 ans :

- Performance et sécurité des infrastructures ferroviaires
- Développement de l'intermodalité
- Renforcement et renouveau des dessertes ferroviaires périurbaines
- Qualité-accessibilité des gares et haltes de l'intérieur
- Développement de nouveaux services ferroviaires

Cette politique d'investissement doit aussi permettre d'**augmenter les fréquences des liaisons** et de **réduire le temps du trajet entre Ajaccio, Bastia et Corte** afin de renforcer la **compétitivité du train vis-à-vis de la voiture**.

Dans le cadre de l'axe 3 du schéma directeur, une démarche de réouverture et/ou d'amélioration de petites stations situées à proximité des grandes agglomérations a été entreprise. Il s'agit d'offrir une alternative à la voiture viable et efficace pour les populations périurbaines nécessitant de se rendre vers le centre-ville, pour des trajets travail-domicile, pour les transports scolaires ou pour les déplacements ponctuels.

La rénovation / aménagement des arrêts ferroviaires du périurbain ajaccien a été cofinancée par le FEDER 2007-2013.

2. PRESENTATION DU PROJET

Afin d'améliorer la qualité du service à l'utilisateur, de garantir à tous l'accessibilité des installations, d'augmenter les fréquences de liaison et réduire le temps du trajet, le développement de l'usage du train comme option de transport en commun en zone périurbaine a été priorisé. Pour cela, l'aménagement et/ou la rénovation d'arrêt ferroviaires existants mais abandonnés ou bien inexistants a été mis en avant. Dans la zone urbaine entre Bastia et Casamozza, 6 arrêts ont été identifiés et ont été aménagés avec le soutien du FEDER 2014-2020.

Quatre sont des **points d'arrêts sur demande** et **deux gares de croisement**. Les principales contraintes de l'opération portaient sur rendre possible l'accueil des trains de 80 mètres de long desservant la ligne et la mise en conformité « accessibilité PMR / handicapés » de l'ensemble de la chaîne de déplacement depuis la voirie jusqu'aux trains et l'intégration aux différents sites. Il s'agit de développer l'**accessibilité des services de transports ferroviaires** et d'**augmenter la capacité des trains périurbains en heure de pointe** dont la capacité était limitée à 104 places assises au moment de l'élaboration du projet et ne permettait pas de répondre aux besoins notamment en matière de **transports des scolaires**.

Les six arrêts identifiés sont :

- La halte de « Bassanese » (halte à moderniser)
- La gare de « Furiani » (halte à moderniser)
- La halte de « Ceppe » (halte à déplacer)
- La halte « Borgo » (halte à moderniser)
- La halte « Lucciana » (renommée Halte d'Olivella et à moderniser)
- La halte « complexe sportif » à proximité du complexe sportif de Lucciana (halte à créer)



Ci-contre : Plan de situation du projet d'aménagement.

2. LES RESULTATS

Les caractéristiques communes des haltes créées ou modernisées sont des quais de 65 mètres de longueur et 3 mètres de largeur minimum (exceptées celles de Furiani et Borgo dont les dimensions varient), l'aménagement des accès depuis les voies publiques conforme aux exigences relatives aux personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que les équipements nécessaires à l'activité commerciale, à la sécurité des usagers et l'intégration urbaine (éclairage public, mobilier urbain, signalétique visuelle et auditive, espaces verts dans certains cas).

Aménagement des haltes

A titre d'exemple, la halte de l'Olivella, située sur la commune de Lucciana, ne remplissait pas les conditions d'accessibilité et de sécurité nécessaire.

Le projet prévoit donc la **construction d'un quai** de 65 mètres de long pour 3 mètres de large minimum, incluant un **abri pour voyageurs**, du **mobilier urbain**, des **candélabres** ainsi que des **balises sonores**, une **rampe d'accessibilité PMR** et des **garde-corps**.



Un parking réservé pour les bus, en encoche contre le quai, permettra de faire du «quai à quai», afin que les voyageurs des bus ou des trains n'aient pas à changer de quai pour changer de mode de transport, minimisant ainsi la traversée de la route départementale (RD 210) par les piétons.

Jusqu'à présent peu accessible, elle ne dispose notamment pas de parking, la halte n'était pas favorable à l'intermodalité pour les habitants de la commune. Le projet prévoit la création d'un espace de parking (25 places) dédié aux usagers du train. De plus la commune prévoit de mettre en place des bus et navettes, permettant l'accès autrement qu'en voiture à destination du village, de l'aéroport et du cordon lagunaire.



Travaux (démarrés début 2017) :

- Extension du quai à 65m;
- Aménagement d'une traversée de voies ;
- Création d'un parking de 25 places dont deux places «handicapé» ;
- Réalisation de deux emplacements à quai pour bus;
- Eclairage public: 14 candélabres ;
- Mobilier urbain : abris, bancs, gardes corps, corbeilles, bandes podotactiles.... ;
- Espaces verts: 400m²

Il était initialement prévu le (ré)aménagement de 6 arrêts ferroviaires, dont la gare de Furiani située face au stade de football. Néanmoins, suite à des échanges avec les services de l'Etat, il a été demandé de profiter des travaux sur cette gare pour construire un passage souterrain permettant le franchissement des voies ferrées de manière sécurisée, notamment en lien avec la proximité du stade Armand-Cesari qui génère une forte fréquentation les jours de match. La complexification technique de ces travaux par rapport à l'aménagement initialement prévu, a nécessité des pré-études plus poussées et demanderont par ailleurs une coupure de circulation (partielle ou totale) des trains, ce qui pose des problèmes d'exploitation. Il a donc été choisi de fermer la ligne pendant l'été (2019), période la moins fréquentée, et où les problèmes d'eau devraient être les plus limités (l'ouvrage affleurant la nappe phréatique). Pour ces raisons, le calendrier initialement prévu (fin au 30/06/2018) a été repoussé au 30/06/2020.

Fréquentation de la ligne

La fréquentation de la ligne Bastia-Casmozza a augmenté de **plus de 44%** (voyageurs*km) entre 2012 et 2019. Cette évolution n'est certainement pas uniquement liée à l'ouverture de nouveaux arrêts ferroviaires, mais elle en est indissociable.

Le report de certains circuits de transports scolaires ont un effet prévisible sur l'augmentation du nombre de voyageurs.

Périurbain Bastia - Casamozza

	Voyageurs	Trains*km	Evolution par rapport à l'année précédente (voyageurs*km)
2012	262 838	126 434	
2013	259 044	140 586	+ 1,9 %
2014	318 765	153 516	+ 12,9 %
2015	339 033	153 357	+ 5,9 %
2016	380 077	185 006	+ 14,6 %
2017	405 908	182 614	+ 9 %
2018	435 205	202 120	+ 8,8 %
2019	430 609	196 622	+ 2,3 %

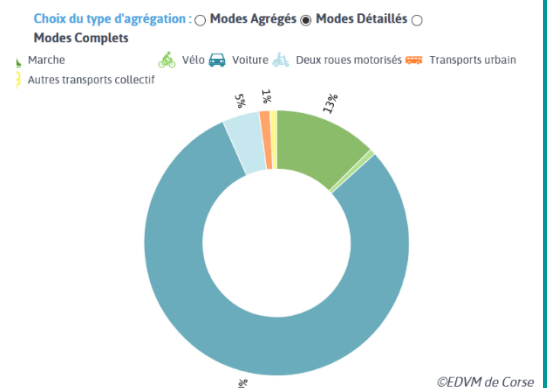
B – Les EFFETS et IMPACTS du PROJET

Développement intermodalité

En l'absence d'enquête réalisée récemment sur cette ligne, il est difficile d'évaluer la part du report modal que génère l'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Bastia-Casmozza.

A plus grande échelle néanmoins, l'enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM), réalisée pour la première fois en Corse entre novembre 2016 et mai 2017, met en valeur certaines pratiques de déplacements sur le territoire.

- 20% des déplacements effectués quotidiennement en Corse sont des trajets domicile-travail
- Parmi les déplacements domicile-travail, plus de 4 sur 5 de ces trajets se font en mode motorisé : 80% en voiture et seulement 1,5% en transport urbain ou autre mode de transport collectif
- Parmi les déplacements domicile-travail réalisé en « autre mode de transport collectif », la durée moyenne de trajet de plus de 48 minutes est la durée la plus élevée, tout autre mode confondu (soit environ le double de la moyenne de temps de trajet en voiture de moins de 25 minutes).



Réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'atteinte des objectifs du projet en matière de réduction des émissions de GES est très fortement corrélée aux résultats en matière d'encouragement au report modal. En l'absence de données sur ce premier point, les réductions de GES sont difficiles à évaluer.

Hypothèses de calcul	
Taux d'augmentation fréquentation annuelle	5%
hypothèse report modal	0,7
Emission /voy.km gcO2 cylindrée 1,4-2L	183,5
Emission /voy.km AMG	25

Au moment du conventionnement du projet, une hypothèse de **34 Tonnes équivalent CO2** avait été émise. Cette valeur découlait d'une estimation du taux d'augmentation annuelle d'environ 5% et d'une hypothèse d'un facteur de report modal de 0,7.

Aucune donnée actualisée à ce jour ne permet de vérifier la justesse de cette estimation après réalisation effective des travaux.

C – PLUS-VALUE et LIMITES du FEDER

La mobilisation du FEDER sur le financement de ce projet a nécessité une grande anticipation, **dès l'écriture du programme opérationnel 2014-2020** à laquelle la Direction des Transport a été associée. Cette bonne anticipation a également permis une articulation optimale avec la mobilisation des crédits du CPER et du fonds d'investissement exceptionnel.

Au vu des montants investis, l'effet levier du FEDER sur ce budget est significatif.

Certaines limites peuvent néanmoins être observées. Les conditions d'attribution du FEDER ont tenu compte de la qualité des travaux et investissement envisagés et de leur cohérence globale entre eux (soit le long de la ligne), mais pas nécessairement de la cohérence globale de l'aménagement urbain autour de chaque halte concernée (soit l'intégration à un aménagement urbain durable et intelligent). En effet, certaines haltes ne disposent pas de parking. Les efforts pour développer un accès multimodal aux haltes elles-mêmes ne sont pas systématiques et présentent une plus-value variable pour les usagers selon les environnements propre à chaque lieux.

Par ailleurs, une partie des investissements, notamment concernant la mise en sécurité et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), relève d'une mise aux normes qui ne sera plus finançable par des fonds européens au-delà de 2020 (avis DREAL, d'après la réglementation technique)

ACQUISITION DE 6 NAVETTES ELECTRIQUES					Mobilité Durable
Pi 4e	Augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes individuels durables dans les zones urbaines d'Ajaccio et de Bastia ainsi que dans les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée.			Axe / OS	Axe 4 OS1-Pi 4e
COÛT TOTAL	1 242 857,14 €	FEDER	474 671,43 €	ETAT DE L'OPERATION	ACHEVEE
MAITRE D'OUVRAGE	Commune de Porto Vecchio			TERRITOIRE	Corse du sud - Porto-Vecchio



A – RAPPEL DU CONTEXTE, des ENJEUX DE DEPART et des OBJECTIFS du PROJET

3. PRESENTATION DU CONTEXTE



La commune de Porto Vecchio est porteuse d'une **stratégie urbaine intégrée** 2015-2020, incluant la ville de Bonifacio et impactant l'intégralité du secteur Porto-Vecchio – Figari – Bonifacio. La zone, située sur l'axe nord-sud de l'Est de l'île, jouit d'une attractivité et d'une image de marque très positive et caractérisée par l'activité touristique. Malgré une croissance annuelle moyenne de 1,4 % et une population relativement jeune, le territoire est marqué par un niveau de vie inférieur à la moyenne et une population faiblement qualifiée. Le taux de chômage élevé (13,5% en 2016 à Porto Vecchio) touche principalement les personnes éloignées de l'emploi et les plus de 50 ans. La filière touristique fait du territoire un pôle économique attractif, mais la saisonnalité de ce type d'activité génère une certaine fragilité pour la population active de ce secteur.

La stratégie territoriale vise par conséquent à **lutter contre la fracture sociale** sur ce territoire en s'appuyant sur le développement touristique maîtrisé d'une part et en proposant de **nouvelles formes de mobilité et équipements publics de qualité** d'autre part. L'enjeu étant également de réinscrire les quartiers et habitants menacés de décrochage économique et social (notamment QPV Porto Vecchio) dans une stratégie commune de croissance inclusive, intelligente et durable, en coordination avec le Contrat de Ville.

Jusqu'en 2018, la commune de Porto Vecchio ne dispose d'aucun service de transport en commun, et l'enclavement du quartier prioritaire par rapport aux commerces et services du centre-ville est pointé comme source d'isolation économique et sociale. La géographie de la ville et la topologie locale structurent les déplacements dans la commune. Celle-ci s'étend sur plus de 16 000 hectares et le pôle urbain constitué par l'agglomération est voisiné de plusieurs villages et nombreux hameaux dispersés en bordure littorale, dans les plaines et la montagne.

A partir de 2017-2018, la ville entreprend la transformation des usages de son centre-ville en interdisant le cœur de ville aux véhicules motorisés. Cette **piétonisation du centre** s'accompagne de parking-relais à la périphérie du centre et est favorable à l'apaisement du centre-ville en particulier en période de haute-saison touristique, caractérisée par les embouteillages, les problèmes de stationnement et les pollutions. Elle pose néanmoins un problème d'accessibilité du centre-ville, elle s'accompagne donc d'un projet de création d'un service de transport en commun, accessible à tous et respectueux de l'environnement.

4. PRESENTATION DU PROJET

La ville de Porto Vecchio a investi dans **six navettes électriques** d'une capacité de **22 places chacune**, afin de créer une **offre gratuite** de transport en commun. Ce service, baptisé « *A Citadina* » en concertation avec les habitants, permet de rendre le cœur de ville plus accessible, d'améliorer la liaison entre la haute-ville et le port, et de faciliter les déplacements inter quartiers (cœur de ville, ports, quatre-chemins).

Les objectifs de ce nouveau service étaient :

- d'offrir une **alternative à la voiture** (les navettes desservent l'ensemble des parkings pour profiter à tous les habitants, mais aussi les visiteurs, qui sont ainsi encouragés à laisser leur voiture hors du centre-ville)
- de **faciliter les déplacements** de personnes ne disposant **pas d'un moyen de locomotion** et des **personnes à mobilité réduite**
- de favoriser le **lien social** et **intergénérationnel**.



Face au succès du nouveau service, les besoins se sont rapidement révélés plus importants et une deuxième ligne (la boucle Nord), non initialement prévue, a été ouverte afin de mieux desservir les arrêts à **proximité des collèges et lycées** aux horaires scolaires et augmenter la fréquence de passage sur certaines tranches horaires.

La mise en service de ces navettes s'accompagne d'un site web et d'une application permettant de **localiser la navette en temps réel** afin d'aider les usagers à optimiser leur temps de parcours et à emprunter la navette tout au long de l'année pour leurs déplacements quotidiens (travail, école, courses...).

3. LES RESULTATS

Les navettes « *A Citadina* » sont en service depuis le 3 juillet 2018. Le [site internet](#) et l'[Appli Zen bus](#) sont opérationnels depuis le 1^{er} octobre 2018.

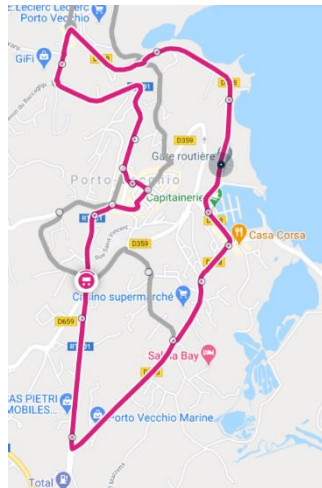
Les navettes ont été acquises par la commune avec l'aide financière de l'Etat et du FEDER, et sont exploitées, suite à un appel d'offres, par la société Transport urbains porto-vecchiais (TUPV), entreprise détenue par trois acteurs locaux du transport (Balesi Evasion, Eurocorse, Rapides Bleus). Les coûts d'exploitation sont à la charge de la commune.

Horaires 2018	Nouvelle ligne « boucle Nord » ouverte en 2019	Horaires été 2020
<p>A partir de l'inauguration du 3 juillet 2018, les navettes circulent toute l'année :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de 8:10 à 19:30 en basse saison (13:30 le dimanche) • de 8:10 à 23:30 en haute saison <p><u>Fréquence</u> : toutes les 15 min en haute saison et toutes les 20 min en basse saison.</p>	<p>À partir du 17 février, une nouvelle ligne A Citadina sillonne la zone urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du lundi au vendredi de 7h30 à 12h25 et de 14h30 à 19h25 (dernier départ). 	<p>Du 3 juin au 29 septembre, la navette A Citadina étend ses horaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service de jour : de 8h10 à 20h55. • Service soirée entre le port de plaisance et le cœur de ville : de 18h45 à 00h30 <p><u>Fréquence</u> : toutes les 15 min et une fréquence renforcée entre 20h55 et 22h25 (toutes les 7 min).</p>

A *Citadina* dessert **toute l'année** l'ensemble des parkings, le cœur de ville, le port, les quatre-chemins. En haute saison, un service en soirée est proposé pour assurer la liaison entre le cœur de ville et le port de plaisance.

Le service s'est montré capable d'**évolution en fonction des besoins observés**, notamment après le retour d'expérience de la première saison, une seconde ligne, dite « boucle Nord » a été ouverte afin de mieux desservir le cœur de ville. Ce circuit, en sens inverse, de la première ligne, permet notamment un accès direct Quatre-Chemins – cœur de ville, la desserte de la clinique, les services sociaux de Cala Verde et les espaces commerciaux de l'avenue Jean Paul de Rocca Serra (ex route de Bastia). Un nouvel arrêt permet aujourd'hui de desservir la CAF et la CPAM, et pour la saison estivale, une navette express effectue une liaison entre le port et la ville du début de soirée jusqu'à minuit.

A *Citadina*, tracé interactif issu du site internet du service le 9/11/20



Boucle Nord, tracé interactif issu du site internet du service le 9/11/20

Année	Nombre de passagers Période estivale	Nombre de passagers Hors période estivale	Total annuel
2018	50 000	7 300	57 300
2019	45 000	8 000	53 000

Chiffres transmis par la commune de Porto-Vecchio, d'après le suivi de fréquentation de l'entreprise exploitant les navettes

Le maintien du service hors période estivale rencontre un succès remarquable (commune de 12 000 habitants), qui renforce la volonté de la commune de créer et développer un service à l'usage des **habitants locaux**, et **à l'année**, et non pas uniquement des touristes.

B – Les EFFETS et IMPACTS du PROJET

L'absence d'offre de transport en commun entraîne l'**utilisation excessive de véhicules individuels** et provoque des **inégalités d'accès aux lieux publics**, notamment les commerces et services situés en centre-ville (Mairie, CPAM, CAF ...). L'achat de six navettes électriques et l'offre de transport collectif ainsi créée **favorise le report modal**, l'interaction entre les différents pôles de l'agglomération et a un impact en termes de **réduction d'émission de CO₂**.

Ce projet d'achat de navettes électriques est cohérent avec la stratégie de la politique de déplacement de la ville de Porto-Vecchio axée sur la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable.

Au-delà des chiffres de fréquentation, les exploitants du service remarquent une certaine mixité sociale parmi les usagers de ce service. Les **collégiens et lycéens** semblent avoir adopté cette solution pour leurs déplacements en ville (les horaires de la navette ont d'ailleurs été adaptés afin d'être plus fréquentes entre 16 et 18h, horaires de forts

déplacements des jeunes de leur lieux de scolarisation vers leurs activités annexes). Les **personnes âgées**, ainsi que les **habitants du QPV** de la ville sont également identifiés parmi les utilisateurs récurrents, ce qui semble confirmer que la population ciblée par le projet (hors-visiteurs) a été atteinte. Les visiteurs, également ciblés, ont également été atteints, ainsi que l'attestent les chiffres de fréquentation en période estivale.

C - PERSPECTIVES

La ville de Porto-Vecchio a choisi, pour le lancement de cette offre inédite de transport en commun, de mettre ce nouveau service à disposition des usagers **gratuitement**. La mairie réfléchit néanmoins à une évolution de ce système sur le long terme. Une solution de tarification envisagée serait de proposer des abonnements « symboliques » à faible coûts pour les habitants et des tarifs « à l'unité » pour les visiteurs de passage, notamment durant la période estivale. Cette tarification ne serait pas suffisante pour équilibrer le budget de fonctionnement déboursé annuellement par la mairie pour l'exploitation du service, mais permettrait de faire contribuer financièrement les usagers plutôt que les contribuables de manière générale. Cette volonté, d'origine politique, pourrait être soumise au débat au Conseil municipal, au-delà de la période d'immuabilité du projet imposée par la réglementation européenne.

Face à la forte demande en émergence depuis la création de cette offre de transport en commun, la ville réfléchit à un développement de l'offre. Des réflexions sont en cours avec l'intercommunalité sur l'opportunité de créer des lignes de transports en commun à plus grande échelle qui permettraient de relier entre elles les communes et hameaux avoisinant l'agglomération et la ville. Ces réflexions nécessitent la mobilisation de nombreux acteurs, à l'inverse d'une action portée par la ville de Porto-Vecchio uniquement, et n'ont à ce jour pas donné lieu à une prise de décision.

Il est néanmoins déjà souligné par les acteurs concernés que le choix du mode électrique, à l'image des navettes « *A Citadina* », ne sera sans doute pas la solution appropriée. La topologie (trajets devront prendre en compte de fortes côtes) et les distances considérées ne seront pas adaptées à la puissance et à l'autonomie de véhicules électriques.

D – PLUS-VALUE et LIMITES du FEDER

- La plus-value du FEDER sur ce projet est avant tout **financière**. Elle repose également sur l'intégration du projet dans une **stratégie territoriale intégrée globale**. En effet, sans être inscrit dans un projet communal à plus grande échelle (piétonisation du cœur de ville), le projet de création d'un transport en commun gratuit dans le centre n'aurait pas eu la même utilité, ni les mêmes répercussions.
- La principale difficulté rencontrée dans la réalisation de ce projet a porté sur l'**arrêt définitif du plan de financement**. Les fonds européens n'intervenant qu'en complément d'autres cofinancements et en fonction de ceux-ci, le montant exact de la subvention FEDER a été connu assez tard dans la réalisation du projet, nécessitant une révision, tardive, pour la commune du montant d'autofinancement qu'elle devrait engager.

RESEAU DE PISTES CYCLABLES DE BASTIA

– VOIE DOUCE DE BORD DE MER –

Mobilité
Durable

Pi 4e	Augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes individuels durables dans les zones urbaines d'Ajaccio et de Bastia ainsi que dans les zones couvertes par une stratégie territoriale intégrée.					Axe / OS	Axe 4 OS1-Pi 4e
<u>SECTEUR SUD - SPASSIMARE</u>	COUT TOTAL	3 074 519 €	FEDE R	1 844 711 €	AUTRE PUBLIC	614 903 €	
<u>ALDILONDA – MAITRISE D'ŒUVRE</u>	COUT TOTAL	910 059 €	FEDE R	546 035,4 €	AUTRE PUBLIC	182 011,8 €	
<u>ALDILONDA - TRAVAUX</u>	COUT TOTAL	6 000 000 €	FEDE R	3 600 000 €	AUTRE PUBLIC	1 200 000 €	
MAITRE D'OUVRAGE	Ville de Bastia				TERRITOIRE	Haute Corse - Bastia	



A – RAPPEL DU CONTEXTE, des ENJEUX DE DEPART et des OBJECTIFS du PROJET

5. PRESENTATION DU CONTEXTE

Afin de faire face à une problématique récurrente d'accessibilité du centre-ville, la ville de Bastia a adopté un Schéma directeur des pistes cyclables. L'objectif est de sécuriser les déplacements à vélo dans la ville car l'usage de la voiture est prédominant et le taux de report modal, encore très faible, présente une marge de progression significative. En effet, bien que 58 % des actifs en Corse travaillent dans leur commune de résidence, 80 % vont travailler en voiture et 70 % des déplacements sont inférieurs à 5 km. La ville de Bastia ambitionne de porter la part de report modal vers le vélo à 9 % en dix ans, contre les 0,8 % mesurés par l'EDVM en 2016-2017.

Le projet s'articule autour de la création d'une voie douce en bord de mer sur laquelle pourront se raccorder des axes secondaires. Cette voie est accessible aux cyclistes, piétons et PMR et doit, à terme, offrir une alternative de liaison nord/sud au sein de la ville. Bien que les objectifs soient multiples, il s'agit avant tout d'encourager la mobilité douce comme mode de déplacement dans la ville. La valorisation du littoral qui présente un fort attrait touristique et un enjeu patrimonial est également un objet majeur.

Compte-tenu de l'importance des travaux, la création de la voie douce a été phasée en 4 secteurs :

- Le **secteur nord** a été réalisé en 2013-2014. Il s'étend du port de la Toga au Vieux-Port sur 1,5km.
- Le **secteur sud, dit Spassimare**, a été réalisé en 2017-2018. Sur 1,5 km, la voie relie la plage de l'Arinella au pied de la citadelle et a été inauguré le 15 septembre 2018.
- Le **secteur citadelle**, réalisé en 2019-2020 est en cours d'achèvement. Ce passage de 480 m est le point clé du réseau. Suspendu au-dessus de la mer afin de contourner la citadelle, ce cheminement, baptisé l'**Aldilonda**, permettra de connecter les secteurs sud et nord de la ville qui sont difficilement accessibles en mode doux.
- Le **vieux port** n'a pas encore fait l'objet de travaux (prévus pour 2020-2021). L'aménagement du Vieux-Port sur 880 m permettra aux usagers de la voie douce de rejoindre l'Aldilonda depuis le secteur nord, achevant ainsi la liaison de la Toga à l'Arinella en voie douce ininterrompue.

Les travaux réalisés à ce jour ont été soutenus par l'Union européenne, mais également par la Collectivité de Corse. Les fonds européens ont été mobilisés par le biais du PO FEDER 2007-2013, et du PO INTERREG MARITIMO 2007-2013 (pour le secteur nord réalisé en 2013-2014), et par le PO FEDER 2014-2020 (pour les secteurs sud et l'Aldilonda).

6. PRESENTATION DU PROJET

Sur la génération 2014-2020, le FEDER a soutenu la création de la section sud de cette voie douce, dit Spassimare, et l'ambitieux projet de contournement de la citadelle par un « balcon sur la mer », baptisé Aldilonda. Ces projets ont fait l'objet de trois subventions distinctes, programmées en 2017 et 2019, mais ils correspondent à un projet global de la ville de Bastia. Le contexte d'ensemble et d'interconnexion entre ces « sections » nécessite de les présenter globalement.

Le **secteur sud** est une section de 1,5 km de voie douce créée le long de la façade maritime de la plage de l'Arinella jusqu'à la citadelle. Il s'agit d'une voie sécurisée, accessible aux usagers de modes doux et séparée de la circulation automobile. Ce cheminement permet de relier la ville (depuis le pied de la citadelle) jusqu'à la plage de l'Arinella au sud, sans jamais croiser de véhicules motorisés ou s'arrêter à un passage clouté.



L'**Aldilonda** est à la fois un enjeu de mobilité et un projet de mise en valeur du patrimoine bastiais. Cet ambitieux projet de « balcon sur la mer » qui permet de contourner la citadelle par la façade maritime offrira une formidable vitrine sur la citadelle de Bastia, tout en remplissant le rôle essentiel de « connexion » entre le secteur sud de la voie douce et le secteur nord. Le projet se déploie sur 480 m et contourne les remparts de la citadelle à flanc de falaise. Par sa situation géographique et les enjeux patrimoniaux en lien avec les remparts de la citadelle, le projet présente des **contraintes techniques** inédites qui nécessitent des solutions sur mesure très spécifiques. Par exemple, les équipes doivent travailler encordées pour descendre sur le chantier, les équipements ont dû être descendus à la grue, certains passages au-dessus-de l'eau conditionnent l'avancée du chantier aux conditions météorologiques ...

Face aux tempêtes importantes que la ville a connues depuis plusieurs années et les perspectives de leurs potentielles aggravations au vu des conséquences du changement climatique, la question de la **mise en sécurité** de ce cheminement est au cœur du projet. Exposé à la houle, l'élaboration de l'architecture du cheminement a dû prendre en compte des coefficients de sécurité importants et de nombreuses études préalables ont été menées.



4. LES RESULTATS

Le secteur sud du Spassimare est achevé et accessible au public depuis la fin de l'été 2018. La fréquentation observée y est animée, en particulier en cette année 2020 durant laquelle la crise sanitaire et les périodes de confinement ont encouragé les déplacements des habitants à pied dans la ville.

La livraison des travaux de l'Aldilonda est prévue pour fin décembre 2020 et sa mise en service prochaine devrait permettre d'augmenter significativement la fréquentation de la voie dans son ensemble, Spassimare incluse. En effet, l'Aldilonda offrira une connexion inédite entre les quartiers nord et sud de la ville qui est essentielle pour la cohérence globale de cette voie douce.

Le maître d'œuvre ne collecte actuellement pas de données de fréquentation sur cette voie douce car le projet dans son ensemble est encore inachevé (la section manquante contournant le vieux port n'a pas encore été réalisée). Des compteurs seront installés à terme, lorsque la voie douce sera intégralement accessible, du port de la Tonga à la plage de l'Ardinella. Ces données permettront d'estimer les usages que la population et les visiteurs de la ville feront de cette voie et d'étudier l'évolution de la pratique du report modal que la ville souhaite encourager.

B – Les EFFETS et IMPACTS du PROJET

Du fait de sa valeur architecturale et patrimoniale, la réalisation de l'Aldilonda est la section la plus emblématique de ce projet. Les difficultés techniques et les coûts qu'elles engendrent ont néanmoins placé le projet au cœur d'un enjeu politique sur l'aménagement de la ville.

D'autre part, les roches qui composent le pied des remparts se sont révélées altérées par le temps et la mer et ont nécessité une sécurisation additionnelle. Pour faire face aux aléas des travaux, deux avenants sont venus modifier le projet portant le coût total des travaux à 8,5 M€ (contre 6 M€ initialement prévus).

- La plus-value du soutien européen à la réalisation de cette voie douce de bord de mer est significative. Le PO FEDER 2007-2013 avait cofinancé la partie 2 du secteur nord à hauteur de 50%. Concernant le secteur sud Spassimare et l'Aldilonda (maitrise d'œuvre + travaux) le PO FEDER 2014-2020 a cofinancé chacun de ces dossiers à hauteur de 60%.
- Les limites du soutien du FEDER apparaissent sur ce type de projets inscrits dans le temps et présentant de forts risques d'aléas à la réalisation des travaux. En effet, sur un projet comme les travaux de l'Aldilonda, les difficultés techniques rendaient prévisible le risque de surcoût et les découvertes en cours de chantier l'ont aggravé. Sur un budget initial de 6 M€, il aura fallu 2,5M€ supplémentaires pour mener à bien les travaux. Ce surcoût n'a pas pu être assumé par la subvention FEDER, celle-ci ne pouvant être revue à la hausse après programmation. Ainsi, la subvention de 3,6 M€ accordée par le FEDER représentait 60 % du coût total initial, puis finalement plus que 42 % du coût total effectivement assumé par la ville. Ce surcoût a pu être réparti entre la ville (augmentation de son autofinancement) et la Collectivité de Corse qui participait au projet par le biais de la dotation quinquennale des communes. Les partenaires regrettent néanmoins que cet aléa financier n'ait pu être partagé avec le FEDER.

5. Annexes

5.1 Acteurs interrogés, entretiens, bibliographie

Liste des acteurs interrogés

Structure	Fonction	Interlocuteur	Date de l'entretien
Autorité de Gestion - Direction adjointe - Mise en œuvre et suivi des programmes européens	Directeur adjoint	Galeran DUSSEY	16/11/2020
	Service Suivi Evaluation	Emmanuelle TORRENT	
	Service Suivi Evaluation	Mathieu LEONETTI	
Collectivité de Corse – Direction des Transports	Chef du service Mobilité	Sylvain JAUSSAUD	20/10/2020
	Chargée de mission Europe / DSP	Fabienne MAZZIA	
Agence d'aménagement durable, d'urbanisme et d'énergie (AUE) de la Corse	Chef du département climat air énergie - OREGES	Sophie RASPAIL	10/11/2020
DREAL	Directeur-adjoint	Daniel CHARGROS	10/11/2020

Dans le cadre de la démarche, **4 entretiens institutionnels ont été conduits par l'équipe d'évaluation**. Au total, **7 personnes ont été interrogées et ont ainsi participé à la démarche d'évaluation** de la politique de mobilité durable dans le cadre du programme opérationnel FEDER-FSE Corse 2014-2020.

Liste des entretiens bénéficiaires

Maître d'ouvrage	Interlocuteur	Projet	Programmation	Date d'entretien
Commune de Porto-Vecchio	Maria GALIMBERTI	Acquisition de six navettes électriques		3/11/2020
Commune de Bastia	Natacha CASALTA	Réseau de pistes cyclables de Bastia (Secteur sud - Spassimare et Aldilonda – secteur citadelle)		26/11/2020
Collectivité de Corse	Jean-Baptiste PIERI	Voie Verte des Sanguinaires		4/11/2020

3 entretiens ont pu être menés par l'équipe d'évaluation dans le cadre des travaux de collecte. Ces entretiens ont permis d'échanger avec l'ensemble exhaustif des acteurs ayant porté des projets sur cette thématique au cours de la programmation sur 8 projets.

3 fiches Etudes de cas ont été rédigées afin d'apporter la preuve par l'exemple de la « plus-value » de l'intervention du FEDER sur les enjeux de mobilité durable en Corse.

5.2 Liste des sigles et acronymes

AG	Autorité de Gestion
AUE	Agence Aménagement, Urbanisme et Energie de la Corse
CdC	Collectivité de Corse
CEREMA	Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CPER	Contrat de plan Etat- Région
DOMO	Document de mise en œuvre
EDVM	Enquête Déplacement Villes Moyennes
FEADER	Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional
FESI	Fonds Européens Structurels et d'Investissement
FRR	Facilité pour la reprise et la résilience
FSE	Fonds Social Européen
GES	Gaz à Effet de Serre
ITI	Investissement territorial intégré
OREGES	Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PTIC	Plan de transformation et d'investissement pour la Corse
PETR	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
PO	Programme opérationnel
TCSP	Transports en Commun en Site Propre
VAE	Vélo à Assistance Electrique



Votre correspondant pour cette mission

Mathieu SABOURIN

sabourin@teriteo.fr

06-14-11-00-53

09-72-15-89-61

“Teritéo
TERRITOIRES EN MOUVEMENT