



CONVENTION D'OBJECTIFS POUR LES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

2013/2015

entre

**LE MINISTRE DÉLÉGUÉ CHARGE DES TRANSPORTS,
DE LA MER ET DE LA PÊCHE**

et

LE MINISTRE DÉLÉGUÉ CHARGE DE LA VILLE

Introduction

La mobilité constitue l'une des conditions de l'intégration sociale et économique des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Or, ceux-ci sont souvent excentrés des bassins de vie et d'emploi.

Les habitants des quartiers de la politique de la ville, ayant un taux de motorisation peu élevé, sont plus dépendants de l'offre publique de transport. Ainsi, à titre d'exemple, en Île-de-France, 56,1 % des ménages résidant en zones urbaines sensibles (ZUS) disposent d'une voiture contre 67,9 % des ménages en moyenne régionale¹. Or, parmi les 717 ZUS en métropole, 12% d'entre elles ne sont desservies par aucun mode de transport et lorsque ces quartiers sont desservis, les transports publics peuvent parfois offrir des fréquences et des amplitudes horaires inadaptées, ou ne pas répondre entièrement aux besoins spécifiques de déplacement des habitants, particulièrement pour accéder aux emplois localisés en périphérie des agglomérations (zones industrielles, artisanales ou commerciales) à des horaires décalés ou fragmentés dans la journée ou la nuit.

En outre, la mobilité nécessite de surmonter des obstacles d'ordre économique (coût des abonnements aux transports collectifs, de l'obtention du permis de conduire, de l'achat d'un véhicule et des carburants) et d'ordre socio-cognitif (connaissance des réseaux et apprentissage de la mobilité).

Or, le développement des transports publics et le soutien à la mobilité constituent des pré-requis pour l'efficacité des autres volets d'actions de la politique de la ville et des politiques publiques, qu'il s'agisse de l'accès à l'emploi, de l'insertion sociale et professionnelle, de l'accès à la santé, la culture, etc.

En effet, les problèmes de déplacement et de mobilité représentent la principale difficulté d'accès à l'emploi à laquelle sont confrontés les bénéficiaires des actions financées par l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé) (68 % des réponses)². Parmi les freins les plus fréquemment mentionnés, l'absence de moyen de transport est citée par 29 % des bénéficiaires du RSA sans emploi et le coût des transports par 14 % d'entre eux³. Le même type de difficultés explique que l'orientation des élèves puisse être déterminée davantage par l'accessibilité des formations que par un projet personnel.

Le comité interministériel des villes du 19 février 2013 a confirmé la mobilisation du gouvernement en faveur du désenclavement des quartiers populaires (décision 20) en favorisant le développement des transports publics et les actions de soutien à la mobilité.

En application de la circulaire du Premier ministre du 30 novembre 2012 relative à l'élaboration de conventions d'objectifs pour les quartiers populaires, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche et le ministre délégué chargé de la ville s'engagent par la présente convention à renforcer pendant les trois prochaines années les actions de développement des transports publics et de soutien à la mobilité au bénéfice des quartiers prioritaires de la politique de la ville et de leurs habitants.

¹ Recensement 2008

² Enquête annuelle de suivi des actions de la thématique « emploi et développement économique » de l'Acsé, septembre 2012.

³ Etude de la direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques (DARES) sur « la situation des bénéficiaires du RSA sur le marché du travail fin 2010 ».

Ces engagements se traduisent par :

- des résultats à atteindre
- des moyens à mettre en oeuvre et une adaptation des modes d'intervention aux besoins des quartiers prioritaires de la politique de la ville et de leurs habitants
- des engagements sur les méthodes de travail et de collaboration des deux ministères.

La présente convention prend effet à compter de sa signature et pour une durée de trois ans.

Article 1. Les résultats à atteindre

Le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche et le ministère délégué chargé de la ville s'engagent à contribuer aux objectifs thématiques suivants dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

1.1 L'amélioration de la desserte par les transports collectifs des quartiers prioritaires de la politique de la ville

En matière de transports collectifs urbains, l'État contribue financièrement au développement des infrastructures sur l'ensemble du territoire national. Dans ce cadre il s'engage, aux côtés des collectivités territoriales, à améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

En Île-de-France, l'État intervient d'une part pour la modernisation et le développement du réseau existant dans le cadre du contrat de projets État/Région et, d'autre part, pour la réalisation du Grand Paris Express qui bénéficie de ressources fiscales affectées. Parmi les projets ainsi programmés, un certain nombre assurent le désenclavement de quartiers prioritaires⁴.

En province, l'État aide les autorités organisatrices au travers des contrats de projet et surtout des appels à projets en faveur des transports collectifs en site propre organisés en 2008, 2010 et 2013.

Pour ce dernier, lancé le 7 mai 2013, la présente convention fixe des objectifs opérationnels définis à l'article 2.1.

1.2 Le développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

En complément des transports en commun, il est nécessaire de développer des actions de soutien à la mobilité pour répondre aux besoins spécifiques de déplacement des habitants, leur permettre d'accéder aux services et équipements publics et plus particulièrement, pour accéder à leur lieu de travail.

Actuellement, ces actions (plateforme de mobilité, transport à la demande, transport micro-collectif, prêt de véhicules, apprentissage de la mobilité, auto-école sociale, covoiturage, auto-partage, plan de déplacements interentreprises) sont souvent mises en oeuvre à l'initiative de structures associatives relevant du champ de l'insertion par l'économie. Ces actions peuvent cependant être précaires, les structures porteuses étant parfois fragiles et leurs financements peu pérennes.

⁴ Il s'agit, notamment, de la ligne 16 du Grand Paris Express, du prolongement du T4, de la tangentielle nord ou encore du tram-train Massy-Evry.

L'objectif est donc de favoriser, à la suite de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » lancé en 2009 par le ministère de la ville et le ministère des transports, la généralisation et la pérennisation de ces actions de soutien à la mobilité, ce qui requiert une implication renforcée des autorités organisatrices du transport urbain afin de soutenir le développement de ces actions sur la base d'études de besoins et de favoriser la territorialisation de ces actions sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Article 2. Les objectifs opérationnels

2.1 Les moyens mobilisés pour le développement des transports collectifs dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville

- **Lancement du troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » hors Île-de-France**

Dans le cadre du troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », lancé le 7 mai 2013, l'État s'est engagé à hauteur de 450 millions d'euros pour participer au financement de projets de création et de développement de transports collectifs. Une des priorités de l'appel à projets vise le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Afin d'inciter les autorités organisatrices des transports à proposer un projet de TCSP qui dessert ou traverse ces quartiers, une majoration du taux de subvention, pouvant aller jusqu'à 10 %, sera appliquée au projet qui contribue à un renforcement et une amélioration de la desserte et de la traversée des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Cette majoration sera modulée en fonction de la qualité de la desserte (distance, fréquence, amplitudes horaires) ainsi que du nombre de quartiers desservis. A qualité égale des projets, la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville sera un critère discriminant positif pour définir le montant de la subvention attribuée. Afin de promouvoir l'accès à la mobilité des habitants rencontrant le plus de difficultés socio-économiques, le cahier des charges incite à la mise en place de tarifications solidaires adaptées aux capacités contributives des voyageurs.

Dans un objectif de développement durable des territoires, cet appel à projets encourage également la mise en synergie entre les projets de développement des transports collectifs et les actions de renouvellement urbain. L'articulation entre ces champs sera un des axes des contrats de ville 2014-2020 qui lanceront les nouveaux projets de renouvellement urbain annoncés par le comité interministériel des villes du 19 février 2013.

Le développement des transports collectifs et les très importants travaux associés à ces projets constituent une opportunité pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes qui connaissent des difficultés d'accès à l'emploi. Aussi, l'appel à projets demande de réserver, à ce public cible, 10 % des heures travaillées dans le cadre des travaux d'investissement et 10 % des embauches effectuées dans le cadre de la gestion et l'utilisation des infrastructures créées ou aménagées. Parmi les bénéficiaires de ce dispositif, il sera prêté une attention particulière aux habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La convention de financement entre les porteurs de projet lauréats, l'État et l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) prévoira une disposition relative à l'application de cette clause d'insertion.

Le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche et le ministère délégué chargé de la ville porteront à la connaissance des porteurs de projet les outils facilitant la mise en œuvre de cette clause (méthodes, ingénierie spécifique) et organiseront un suivi national, avec l'appui technique de l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU).

Le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche organisera un suivi de l'engagement financier de l'État et de l'avancement opérationnel des projets concernant les quartiers prioritaires de la politique de la ville retenus dans les trois appels à projets.

- **Amélioration de la qualité de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par les Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU)**

En application de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, les plans de déplacements urbains (PDU) doivent assurer le renforcement de la cohésion sociale et urbaine des territoires. Or, seuls 43% des PDU comportent un volet d'actions visant le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville⁵.

Dans le cadre de l'élaboration des contrats de ville (2014-2020), une circulaire interministérielle transports et ville demandera aux préfets de département de solliciter les AOTU en vue de :

- participer à l'élaboration et la mise en œuvre des contrats de ville et en être signataires ;
- intégrer un volet « desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville » dans les PDU sur la base de :
 - diagnostic sur la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville et zones d'emploi (zones industrielles et artisanales situées hors des centres villes) et diagnostic de sécurisation des transports en commun et des stations/arrêts en relation avec les réseaux d'exploitants ;
 - recherche de solutions ciblées pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des bassins d'emploi et d'actions spécifiques en matière de sécurisation des transports.

- **Améliorer la connaissance des conditions de desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville**

Afin d'améliorer la connaissance des conditions de desserte par les transports publics des quartiers prioritaires de la politique de la ville, le ministère délégué chargé de la ville et le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche se fixent pour objectif l'élaboration et l'exploitation d'un outil pérenne de mesure de l'enclavement des quartiers, permettant ainsi de suivre l'évolution du développement et de la restructuration des réseaux de transports, et leur impact sur ces territoires. A cet effet, un groupement de commande a été signé en 2012 pour acquérir une base de données spécifique. L'objectif est la production et l'exploitation des résultats de l'outil de mesure de l'enclavement avant la fin 2013.

Il est convenu qu'un volet « mobilité et désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville » soit rédigé dans le rapport 2014 de l'Observatoire national des zones urbaines sensibles (ONZUS).

Le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, en collaboration avec le ministère délégué chargé de la ville, engage des travaux visant à améliorer la connaissance des problèmes de sécurité dans les transports des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il mobilisera à cet effet l'observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT).

⁵ Enquête 2009 sur les PDU, réalisée par le groupement des autorités responsables des transports (GART)

2.2 Les moyens mobilisés pour le développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

- **Renforcer la mobilisation des AOTU pour les actions de développement des services à la mobilité**

En référence à la circulaire précitée, les AOTU seront incitées, dans le cadre de l'élaboration des contrats de ville (2014-2020), à renforcer leur action en direction du développement des services à la mobilité :

- soit par la prise en charge opérationnelle et financière de ces services,
- soit par l'apport de soutien et d'expertise, en tant que professionnels du transport, aux structures associatives qui les mettent en œuvre.

- **Évaluer les différentes actions d'aide à la mobilité menées dans le cadre de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » et les actions de mobilité financées dans le cadre du programme d'intervention de l'Acsé**

L'appel à projets « des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » lancé conjointement par le ministère des transports et le ministère de la ville en 2009, a subventionné 48 projets, pour une période de trois ans (2010-2012), à hauteur de 12,5 millions d'euros.

Par ailleurs, les projets de soutien à la mobilité financés par l'Acsé dans le cadre des contrats urbains de cohésion sociale ont bénéficié d'une subvention de 2,6 millions d'euros en 2012.

Les deux ministères réaliseront conjointement un bilan évaluatif de ces différentes actions en s'appuyant sur les compétences du Certu, des Centres d'études techniques de l'équipement (CETE) et de l'Acsé afin de capitaliser les expériences menées et d'en tirer tous les enseignements en vue de la promotion des actions de soutien à la mobilité. Les résultats sont attendus pour fin 2013.

Article 3. Les méthodes de travail et de collaboration entre les deux ministères

3.1 La gouvernance interministérielle au niveau central

Le ministère délégué chargé de la ville et le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche se consultent réciproquement préalablement à l'élaboration de textes législatifs, réglementaires, de circulaires et appel à projets qui concernent les dispositifs cités par la présente convention, ou les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

3.2 La gouvernance au niveau déconcentré

Les préfets de département seront chargés de préparer la prochaine génération de contrats de ville 2014-2020. À cet effet, ils constitueront auprès du préfet délégué pour l'égalité des chances ou du sous-préfet ville, ou du sous-préfet désigné ad hoc, une équipe restreinte appartenant aux principaux services concernés par la politique de la ville, aux fins de préparer et de suivre la négociation des futurs contrats avec les collectivités territoriales, puis de veiller à leur application. Les directions départementales du territoire et de la mer (DDT et DDTM), en lien avec les directions régionales de l'équipement, de l'aménagement et du logement (DREAL), participent activement à la négociation et à la mise en œuvre des futurs contrats de ville entre l'État et les collectivités territoriales, en matière de développement des transports et des déplacements.

Article 4. Pilotage et suivi de la convention

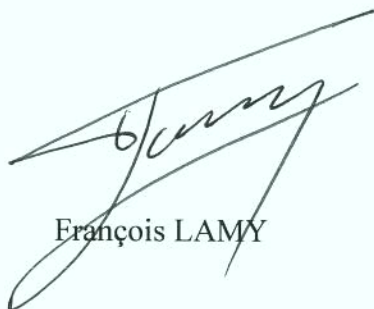
Le ministère délégué chargé de la ville et le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche mettent en place un comité de pilotage chargé de la coordination et du suivi de la convention interministérielle, associant :

- pour le ministère délégué chargé de la ville, le secrétariat général du comité interministériel des villes, l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine,
- pour le ministère délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, l'ONDT et le Certu,
- d'autres partenaires tels que le groupement des autorités responsables des transports et l'union des transports publics.

Ce comité se réunira pour établir un bilan annuel de la présente convention, procéder à l'analyse des résultats et proposer, le cas échéant, des évolutions.

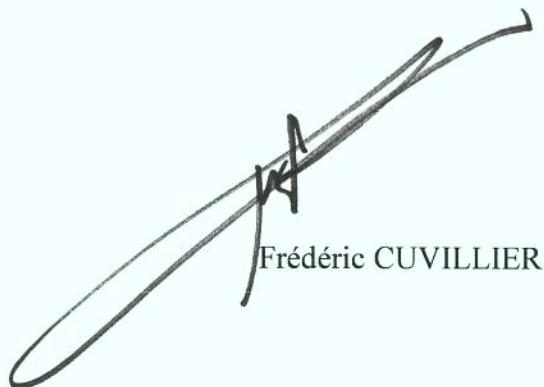
Paris, le 07 JUIN 2013

Le Ministre délégué chargé de la Ville



François LAMY

Le Ministre délégué chargé des
Transports, de la Mer et de la Pêche



Frédéric CUVILLIER

1. Amélioration de la desserte par les transports collectifs des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Lancement et suivi de la mise en œuvre du troisième appel à projets TCSP en province

- nombre de projets TCSP sélectionnés desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville :
 - o TCSP longeant ou desservant à moins de 500 m les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
 - o TCSP traversant les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- taux de subvention des projets TCSP desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville par rapport au taux de subvention des projets TCSP en général
- application des clauses d'insertion aux marchés publics pour les personnes qui connaissent des difficultés d'accès à l'emploi, et notamment les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (objectif a minima de 10 % des heures travaillées et de 10 % des embauches)
- taux d'avancement de l'engagement financier de l'État et de l'avancement opérationnel de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par les projets retenus dans le cadre du troisième appel à projets
- respect des tracés et des délais de réalisation annoncés par les collectivités pour chaque TCSP desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- mise en place de tableaux de bord de suivi financier et opérationnel de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par les opérations retenues dans le cadre des trois appels à projets

Implication des AOTU dans l'élaboration des contrats de ville

- taux d'AOTU signataires des futurs contrats de ville
- taux de contrats de ville intégrant un volet « desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville »

Plan de déplacements urbains

- élaboration d'une circulaire conjointe transport/ville incitant les AOTU à enrichir le contenu des plans de déplacements urbains par un volet « desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville »
- taux de PDU mentionnant le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Mesure de l'enclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville

- production et exploitation des résultats de l'outil de mesure de l'enclavement avant la fin 2013
- rédaction du volet « désenclavement et mobilité » dans le rapport ONZUS

2. Développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Développement des services à la mobilité

- taux de contrats de ville (2014-2020) intégrant un volet « soutien à la mobilité des habitants »

Évaluation des actions d'aide à la mobilité

- réalisation pour fin 2013 du bilan évaluatif de l'appel à projets « des quartiers vers l'emploi » et des différentes actions de soutien à la mobilité