

### 8.2.5.3.5. 7.5.1. Renforcer le réseau d'infrastructures cyclables d'intérêt européen ou régional, les haltes et ports fluviaux touristiques

Sous-mesure:

- 7.5 – Aide aux investissements à l'usage du public dans les infrastructures récréatives, les informations touristiques et les infrastructures touristiques à petite échelle

#### 8.2.5.3.5.1. Description du type d'opération

##### **La Bourgogne est un véritable nœud fluvial et cyclable en Europe.**

Constituée d'un réseau de plus de 1 000 kilomètres de voies navigables et de 800 km de voies vertes et véloroutes, la région Bourgogne fait partie du trio de tête des destinations françaises pour ces pratiques touristiques itinérantes. Navigation de plaisance et pistes cyclables permettent la rencontre avec un patrimoine exceptionnel, la traversée de sites paysagers à fort pouvoir évocateur, et plus largement l'accès au patrimoine et sites d'intérêt majeur en Bourgogne.

Par an, on évalue à 93,6 millions d'euros les dépenses réalisées par les touristes à vélo et à 47 millions d'euros les retombées directes pour le volet fluvial. Les clientèles sont d'origine étrangère, à 67% sur le fluvial et, à l'exclusion des excursionnistes, à 50% sur le vélo.

L'opération s'inscrit dans le champ d'action de la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI). La politique touristique de la région et ses déclinaisons opérationnelles telle la stratégie régionale de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne et le schéma régional des véloroutes et voies vertes (au sein duquel est inscrit l'EuroVelo 6), ont pour ambition de faire de la Bourgogne une destination touristique éco-responsable (transports sobres en carbone et intermodalité, déploiement des infrastructures et usages TIC, éco-hébergement, formation des professionnels et acteurs, gouvernance touristique concertée...).

Cette opération permettra de combler des carences notoires en matière de continuité des itinéraires de tourisme à vélo et l'obsolescence de ports fluviaux touristiques observée lors de l'expérimentation de décentralisation des voies navigables de Bourgogne conduite entre 2010 et 2012. Elle complète et apporte un cohérence d'ensemble aux autres actions soutenues par l'Europe pour « faire du tourisme un levier de développement économique de la Bourgogne » au titre des mesures FEADER 7.5 ("Structurer et favoriser la mise en tourisme de sites et espaces d'intérêt régional", et "Consolider et diversifier l'offre en services touristiques, activités éco-touristiques des territoires ruraux"), 6.4 ("consolider, diversifier l'offre en hébergements, services touristiques, activités éco-touristiques des territoires ruraux"), 16.7 ("Soutien aux actions de coopération et de promotion, d'ingénierie et de formation touristique") mais aussi FEDER OS 2.3 (mettre les TIC au service des citoyens) et OS 3.4 (réduire la part de véhicules thermiques dans le

transport des personnes).

Le périmètre d'intervention du FEADER est concentré sur :

- Le réseau régional des itinéraires cyclables inscrits dans les stratégies de développement des véloroutes et voies vertes européennes (EuroVelo), nationales (SN3V) et régionales (SR3V dont le « Tour de Bourgogne à Vélo® »),
- Le réseau régional des 1000 km de voies navigables (canaux et rivières navigables) et leurs réservoirs d'alimentation.

Sur ce périmètre géographique, il est proposé de soutenir :

- 1- la création, la modernisation, l'adaptation des itinéraires cyclables ;
- 2- l'aménagement d'équipements structurants sur les linéaires des voies navigables : ports de plaisance propres et haltes fluviales

#### 8.2.5.3.5.2. Type de soutien

Subvention

#### 8.2.5.3.5.3. Liens vers d'autres actes législatifs

Les projets d'envergure interrégionale s'inscrivant dans les programmes contractuels faisant appel aux programmes opérationnels interrégionaux FEDER (POI) des Plan Loire 2014-2020, Plan Rhône 2014-2020, Plan Seine 2014-2020 et Plan Massif Central ne sont, jusqu'à épuisement des dotations affectées, pas concernés par ce dispositif d'aide FEADER.

#### 8.2.5.3.5.4. Bénéficiaires

- \* Micro-entreprises et petites entreprises situées dans les zones rurales du périmètre de concentration défini pour l'opération
- \* Collectivités ou groupements de collectivités
- \* Etablissements publics

#### 8.2.5.3.5.5. Coûts admissibles

**Pour le réseau régional des itinéraires cyclables** inscrits dans les stratégies de développement des véloroutes et voies vertes européennes (EuroVelo), nationales (SN3V) et régionales (SR3V dont le « Tour de Bourgogne à Vélo® ») :

> les travaux et équipements pour l'aménagement de tronçons, la mise en sécurité, la signalisation, la signalétique ainsi que pour les équipements d'accueil associés à ces tronçons (ex : aires de repos... ) ;

> les études préalables et dépenses de maîtrise d'œuvre associées à ces travaux et équipements sont éligibles dans la limite de 15% du montant des travaux éligibles.

**Pour le réseau régional des 1000 km de voies navigables** (canaux et rivières navigables) et leurs réservoirs d'alimentation :

> les travaux et équipements pour l'aménagement touristique de ports propres et haltes fluviales, la signalétique, les équipements et aménagements connexes de type eaux usées, déchets, avitaillement et pour toutes installations permettant l'obtention d'un label port propre (ex. pavillon bleu... ) ;

> les études préalables et dépenses de maîtrise d'œuvre associées à ces travaux, équipements et aménagement sont éligibles dans la limite de 15% du montant des travaux éligibles.

**Pour toutes les typologies d'action décrites ci-avant sont exclus :**

> l'acquisition foncière ; achat de petit matériel (mobilier, outillage) ; entretien et travaux courants de voirie ; frais administratifs et financiers, frais liés aux dossiers de labellisation (expertise, frais de dossier, publication...).

> le confortement de berge en génie civil est exclu des programmes d'aménagement et de mise en sécurité des itinéraires cyclables et haltes fluviales. Le confortement de berge en génie civil est envisageable, sous réserve d'impossibilité technique de mise en œuvre de techniques alternatives, pour les travaux de confortement de berges sur les ports propres.

#### 8.2.5.3.5.6. Conditions d'admissibilité

Pour être éligibles les projets devront :

##### **1/ Pour tous les projets :**

Etre situés dans la zone rurale définie dans la section 8.1 1/ du PDR et sur les zonages géographiques suivantes:

- Communes situées sur le réseau régional des itinéraires cyclables inscrits dans les stratégies de développement des véloroutes et voies vertes européennes (EuroVelo), nationales (SN3V) et régionales (SR3V dont le « Tour de Bourgogne à Vélo® »),
- Communes situées sur le réseaux régional des 1000 km de voies navigables (canaux et rivières) ou mitoyennes avec leurs réservoirs d'alimentation.

## **2/ Pour les projets d'infrastructures cyclables :**

- Etre inscrits dans un « schéma directeur pluriannuel d'aménagement et d'équipement concerté » entre la Région Bourgogne et un maître d'ouvrage public de type Département, intercommunalité ou groupement de collectivités ;

## **3/ Pour les projets de ports et haltes :**

- être inscrits dans une démarche de type « schéma directeur d'aménagement et équipement » issu d'un engagement contractuel de type « contrat de canal » ou équivalent,
- à défaut, présenter la preuve qu'ils ont été l'objet d'une concertation avec les territoires amont et aval et répondent à un maillage stratégique cohérent sur le linéaire de la voie d'eau.

Les investissements devront correspondre à des infrastructures de petite taille

### 8.2.5.3.5.7. Principes applicables à l'établissement des critères de sélection

Les dossiers seront classés selon un système de points, avec un seuil minimal pour accéder au soutien. Les critères pris en compte pour la notation des dossiers seront définis à partir des principes suivants :

#### **1/ Pour les projets d'infrastructures cyclables :**

- la cohérence du projet avec le schéma régional des véloroutes et voies vertes (EuroVelo 6, Tour de Bourgogne à Vélo®...)
- la plus-value apportée à la continuité des itinéraires, à la qualité de service aux clientèles mis en œuvre ;
- les démarches de concertation mise en œuvre avec les acteurs publics, avec les populations riveraines, avec les groupements d'usagers représentatifs du secteur d'activité ;
- l'analyse de la plus-value économique, environnementale, sociale attendue par le porteur de projet.

L'objectif de la région étant de finaliser les itinéraires cyclables européens, nationaux et régionaux inscrits au schéma régional des véloroutes voies vertes et le portage de ces chantiers routiers ne pouvant être réalisé que par quelques collectivités, la sélection sera nécessairement très limitée.

#### **2/ Pour les projets de ports et haltes :**

- la cohérence avec les objectifs de la stratégie régionale de développement des canaux et rivières navigables de Bourgogne et avec les enjeux des territoires de projet (syndicats mixtes de canal, pays, parc naturel régional...)
- la qualité technique du projet au regard des enjeux qualitatifs (concertation locale, concertation et avec

les professionnels de la thématique, concertation institutionnelle, labellisations...), quantitatifs (répartition des équipements, continuité de réseau, ...) ou d'innovation sur les périmètres ruraux ciblés,

- l'analyse de la plus-value attendue par le porteur de projet.

L'objectif de la région, sur ces dossiers structurants, étant de travailler avec les porteurs de projet à l'amont des dépôts de demandes de financement avec un panel élargi d'acteurs publics et privés concernés par la modernisation des ports et haltes et le portage de ces chantiers d'envergure ne pouvant être réalisé que par quelques collectivités, la sélection sera nécessairement très limitée.

#### 8.2.5.3.5.8. Montants et taux d'aide (applicables)

Taux d'aide publique : 80% (dans la limite des dispositions réglementaires sur les aides d'état si l'aide relève du champ concurrentiel).

#### 8.2.5.3.5.9. Caractère vérifiable et contrôlable des mesures et/ou types d'opérations

##### 8.2.5.3.5.9.1. Risque(s) liés à la mise en œuvre des mesures

##### 8.2.5.3.5.9.2. Mesures d'atténuation

##### 8.2.5.3.5.9.3. Évaluation globale de la mesure

#### 8.2.5.3.5.10. Méthode de calcul du montant ou du taux d'aide, le cas échéant

#### 8.2.5.3.5.11. Informations spécifiques sur l'opération

Définition de la notion d'infrastructure «à petite échelle», y compris les infrastructures touristiques à petite échelle visées à l'article 20, paragraphe 1, point e), du règlement (UE) n° 1305/2013

Les projets d'investissement devront correspondre à des infrastructures de petite taille, à savoir des infrastructures qui par leur taille restent modeste et dont la maîtrise d'ouvrage peut être assurée par les collectivités locales (coût d'opération inférieur à 5M€).

S'il y a lieu, dérogation spécifique pour les investissements dans le haut débit et les énergies renouvelables, de sorte que les infrastructures à plus grande échelle puissent également bénéficier d'une aide

Informations sur l'application du délai de grâce visé à l'article 2, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 807/2014

Les normes minimales en matière d'efficacité énergétique visées à l'article 13, point c), du règlement délégué (UE) n o 807/2014

Fixation des seuils visés à l'article 13, point e), du [DA RD – C(2014)1460]