

Numéro : 1162C0026
Montant : 122 444,00 euros

CONVENTION DE FINANCEMENT

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Notification du :

Entre :

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, régi par les articles L131-3 à L131-7 et R131-1 à R131-26 du code de l'environnement
ayant son siège social : 20, avenue du Grésillé - BP 90406 - 49004 ANGERS CEDEX 01
inscrite au registre du commerce d'Angers sous le n° 385 290 309
représentée par Monsieur Philippe VAN DE MAELE
agissant en qualité de Président

désignée ci-après par "l'ADEME"

d'une part,

Et

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX, Communauté urbaine
Esplanade Charles de Gaulle - 33076 - BORDEAUX CEDEX
SIRET n° 24330031600011
Représentant : Monsieur Patrick BOBET
Agissant en qualité de Vice-Président de la C.U.B

ci-après désigné par « le bénéficiaire »

d'autre part

Vu les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME adoptées par son Conseil d'administration en date du 17/04/2008 et disponibles sur le site internet de l'ADEME à l'adresse suivante www.ademe.fr,

Vu la demande d'aide présentée par le bénéficiaire en date du 18/08/2011,

Vu la délibération du Conseil d'administration de l'ADEME n° 09-5-4 du 7 octobre 2009 relative au dispositif d'aides à la décision, modifiée par la délibération n° 10-2-6 du 28 avril 2010, modifiée par la délibération n° 10-3-4 du 30 juin 2010,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET

La présente convention a pour objet de définir les caractéristiques de l'opération envisagée et de fixer le montant, ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation de l'aide financière accordée au bénéficiaire par l'ADEME.

ARTICLE 2 – DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération envisagée est la suivante :

Zone d'Action Prioritaire pour l'Air sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux :
Etude de faisabilité

Le détail technique de cette opération figure en annexe 1 (annexe technique) à la présente convention qui en constitue de ce fait partie intégrante.

ARTICLE 3 – DUREE D'EXECUTION

La durée d'exécution de l'opération ainsi envisagée sera de 8,5 mois à compter de la date de notification figurant en tête de la présente convention.

Le rapport final devra être adressé à l'ADEME au plus tard quarante cinq (45) jours avant la fin de la durée d'exécution.

ARTICLE 4 – COUT TOTAL ET DEPENSES ELIGIBLES

Le montant des dépenses éligibles est fixé à 174 920,00 euros. Le détail estimatif du coût total et des dépenses éligibles figure en annexe 2 (annexe financière) à la présente convention qui en constitue de ce fait partie intégrante.

ARTICLE 5 – NATURE ET MONTANT DE L'AIDE ATTRIBUEE

L'aide attribuée est une subvention d'un montant de 122 444,00 euros dont les modalités de calcul sont définies en annexe financière précitée.

L'aide ainsi accordée n'entre pas dans le champ d'application de la TVA du fait de l'absence de lien direct.

ARTICLE 6 – MODALITES DE VERSEMENT

Le montant fixé en 5 ci-dessus sera versé au bénéficiaire par l'ADEME selon les modalités définies en annexe financière et conformément aux dispositions définies à l'article 6.2.2 des règles générales précitées.

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT

Le versement sera effectué sur le compte bancaire ouvert au nom du bénéficiaire :

Titulaire du compte : COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
Code Banque : 30001
Code Guichet : 00215
N° du Compte : H3350000000 Clé RIB : 50
Nom de la Banque : BDF
Adresse de la Banque : BORDEAUX

ARTICLE 8 – REGLES GENERALES D'ATTRIBUTION ET DE VERSEMENT DES AIDES FINANCIERES DE L'ADEME

Les règles générales et leurs annexes, visées ci-dessus, s'appliquent à la présente convention et le bénéficiaire est réputé en avoir pris connaissance et y avoir adhéré.

Fait en trois exemplaires originaux,
A PARIS ,

Pour le « Bénéficiaire »
(Nom, Qualité, cachet)

Pour « l'ADEME »,

ANNEXE 1

ANNEXE TECHNIQUE

CONVENTION DE FINANCEMENT N°1162C0026

ZONE D'ACTION PRIORITAIRE POUR L'AIR SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX : ETUDE DE FAISABILITE

1.	Nature du projet.....	1
2.	Contexte.....	2
2.1.	Présentation de la Communauté Urbaine de Bordeaux.....	2
2.2.	Bilan de la qualité de l'air dans l'agglomération.....	3
2.3.	Plans d'actions publics existants ou en cours.....	5
3.	Le projet de Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air.....	7
3.1.	Objectifs.....	7
3.2.	Cohérence avec les plans d'actions existants.....	7
3.3.	Verrous identifiés.....	7
3.4.	Mesures nécessitant une étude de faisabilité.....	8
4.	Description technique de l'étude de faisabilité.....	8
4.1.	Objectifs.....	8
4.2.	Contenu de l'étude de faisabilité.....	8
4.2.1.	Volet technique.....	8
4.2.2.	Enquête ménages sur les modes de chauffage des habitations domestiques individuelles.....	11
4.2.3.	Bilan sur l'opportunité de la mise en place de ZAPA.....	11
5.	Programme et phasage dans le temps.....	12
5.1.	Missions confiées par la CUB à un (des) prestataire(s).....	12
5.2.	Partenariat.....	12
5.3.	Ressources humaines.....	12
5.4.	Planning prévisionnel.....	13
6.	Suivi de l'opération.....	13
7.	Livrables.....	13

1. Nature du projet

De nombreuses actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération de Bordeaux ont été mises en place ces 10 dernières années, notamment dans le cadre du PRQA, du PPA, du PDU, du PLU, du Plan Climat, du PRSE: développement des transports en commun dont le tramway, développement des modes de transport doux comme la mise en place d'un système de locations de vélos, mise en place d'une zone à restriction d'accès de 80 ha en centre ville par la ville de Bordeaux...

Cependant, des dépassements de normes en PM10 et NOx, certes limités géographiquement, peu élevés en valeurs mais réguliers, ont été observés depuis 2007 et ont conduit la Commission Européenne sur la base des reports des résultats de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire français à identifier l'agglomération de Bordeaux comme l'une des 13 zones et agglomérations présentant des dépassements de normes de la qualité de l'air en particules, et à mettre la France en demeure pour le non respect des valeurs limites des particules fines (PM10).

Une demande de report de délai au 30 juin 2011 pour la valeur limite pour la protection de la santé n'a pas été acceptée par la Commission européenne.

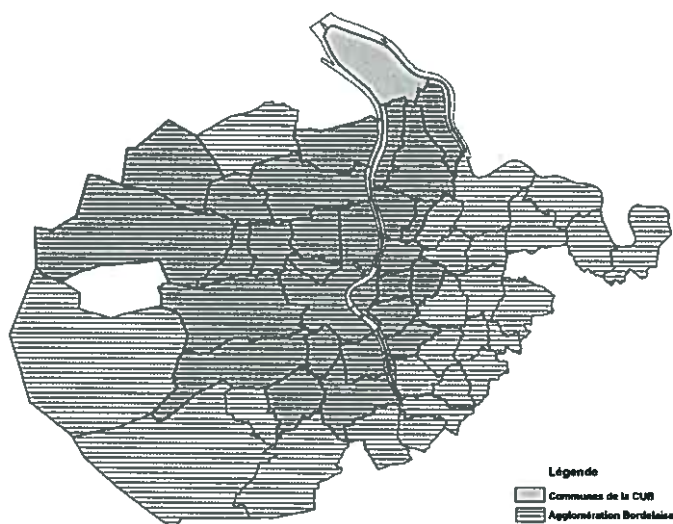
Cette mise en demeure, légitime dès lors que des populations sont effectivement exposées de manière chronique à des dépassements, a conduit la Communauté Urbaine de Bordeaux ainsi que les villes de Bordeaux et de Mérignac à présenter un appel à projet visant à :

- établir un diagnostic des conditions de circulation et de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire communautaire en exploitant rigoureusement l'ensemble des mesures et données acquises à ce jour et en analysant leur évolution au regard de l'ensemble des actions entreprises ces 10 dernières années notamment sur l'organisation des transports et du trafic,
- mieux comprendre l'origine des dépassements et d'évaluer, dans la mesure du possible, la part des émissions liée à la circulation de véhicules ainsi que celle liée au chauffage des bâtiments,
- simuler l'évolution de la qualité de l'air au regard des projets qui restent à lancer en matière de transport et de développement urbain,
- définir, si nécessaire, les grandes orientations d'un programme d'actions complémentaires permettant de respecter les normes de qualité de l'air,
- **conclure sur l'opportunité et la nécessité de la mise en place d'une ou plusieurs ZAPA.**

2. Contexte

2.1. Présentation de la Communauté Urbaine de Bordeaux

La Communauté Urbaine de Bordeaux regroupe 720 000 habitants sur 27 communes réparties sur un territoire de 55 000 hectares. 26 de ses communes font partie de l'agglomération bordelaise qui en comprend 51.



La Cub possède 7 200 voies de circulation représentant un linéaire de 2 600 km et 650 km d'aménagements cyclables. Elle est traversée par l'autoroute Paris/Espagne avec une rocade à fort trafic poids lourds. Son aéroport de Mérignac assure une trentaine de liaisons régulières et la gare Saint-Jean voit passer 25 allers-retours de TGV par jour.

Un tramway, mis en place depuis 2003, comporte actuellement 3 lignes, 44 km de réseau et 15 parcs relais qui ont accueilli 1,1 million de véhicules en 2010.

L'offre de bus est importante avec près de 100 lignes.

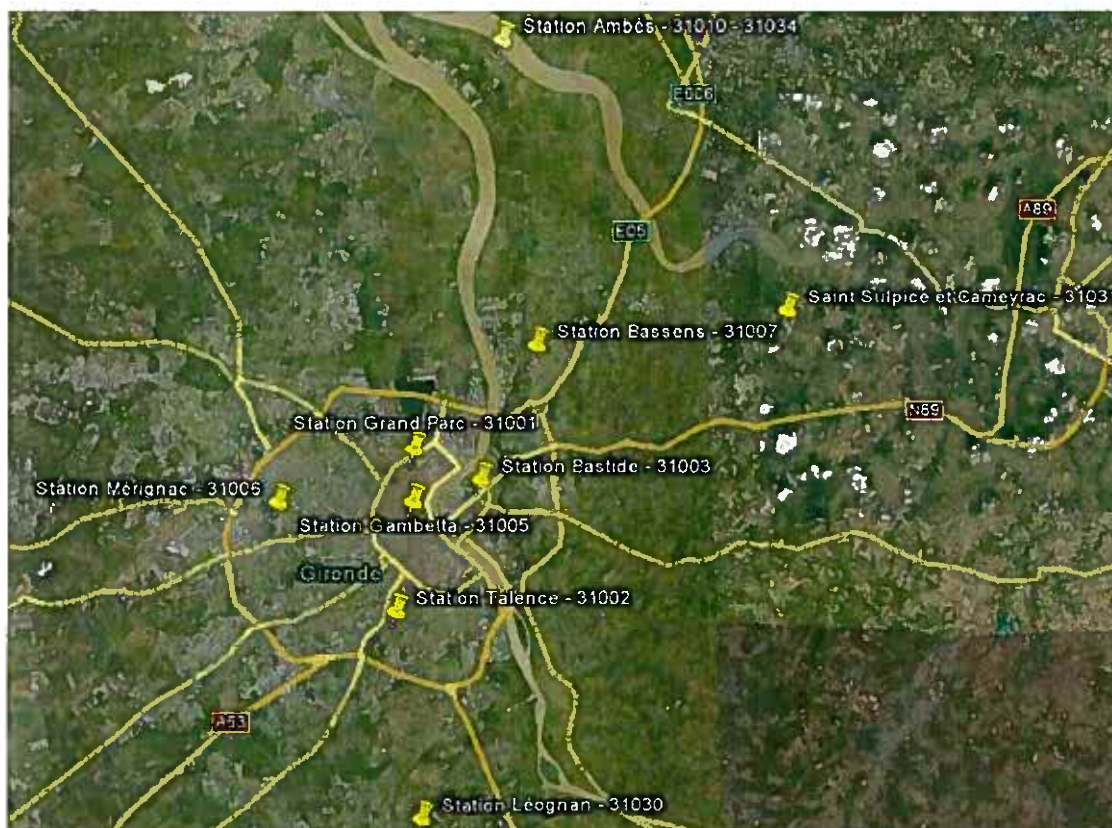
Le réseau de TBC enregistre au total jusqu'à 288 000 voyageurs par jour, 100 millions de voyages enregistrés sur l'ensemble de l'année 2010 et 26,7 millions de km parcourus.

Plus récemment, en février 2010, 1545 vélos «VCub» ont été mis en libre service sur 139 stations réparties sur le territoire et connaissent un réel succès : 1,5 million de vélos empruntés en 2010.

La Ville de Bordeaux dispose déjà de 80 ha de secteur à restriction d'accès.

2.2. Bilan de la qualité de l'air dans l'agglomération

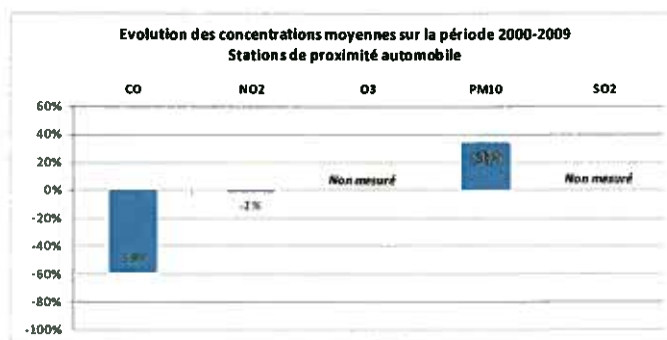
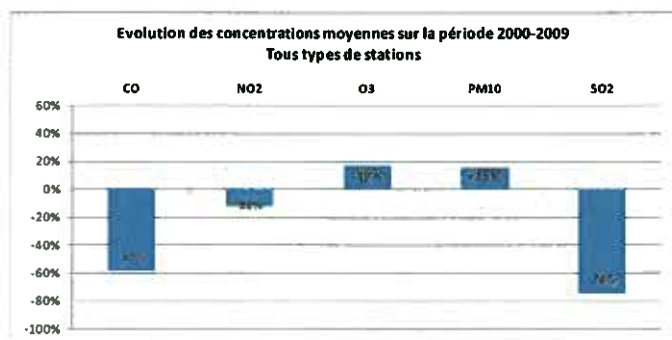
La surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération bordelaise est assurée par le réseau de surveillance AIRAQ depuis une quinzaine d'années. La position des différentes stations de mesures est présentée ci-après:



Au 1^{er} janvier 2011, sont en fonctionnement sur la zone PPA de Bordeaux :

- 3 stations urbaines de fond (Talence, Bassens et Bordeaux-Grand-Parc)
- 3 stations de proximité automobile (Bordeaux-Gambetta, Mérignac et Bordeaux-Bastide)
- 3 stations périurbaines (Léognan, Ambès 2 et Saint-Sulpice-et-Cameyrac)
- 1 station de proximité industrielle (Ambès)

L'évolution observée pour la dernière décennie est présentée dans les figures ci-après.



Il en ressort une évolution assez contrastée en fonction des polluants considérés, à savoir :

- Une diminution très nette pour le monoxyde de carbone et le dioxyde de soufre
- Une légère baisse pour le dioxyde d'azote
- Une augmentation pour l'ozone et les particules en suspension (PM10)

En se focalisant sur les stations dites de proximité automobile, la tendance pour le dioxyde d'azote n'est plus à la baisse, mais plutôt à la stabilisation, alors que la tendance haussière observée pour les PM10 est accentuée.

Aussi, la conjugaison de ces évolutions et du durcissement de la réglementation en air ambiant entraîne, depuis 2007, des dépassements de valeurs limites sur l'agglomération.

Concernant les PM10, la valeur limite indiquant de ne pas dépasser plus de 35 jours par an la valeur journalière de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a été dépassée sur la station de Bordeaux-Gambetta :

- 58 jours en 2007
- 41 jours en 2008
- 47 jours en 2009
- 57 jours en 2010.

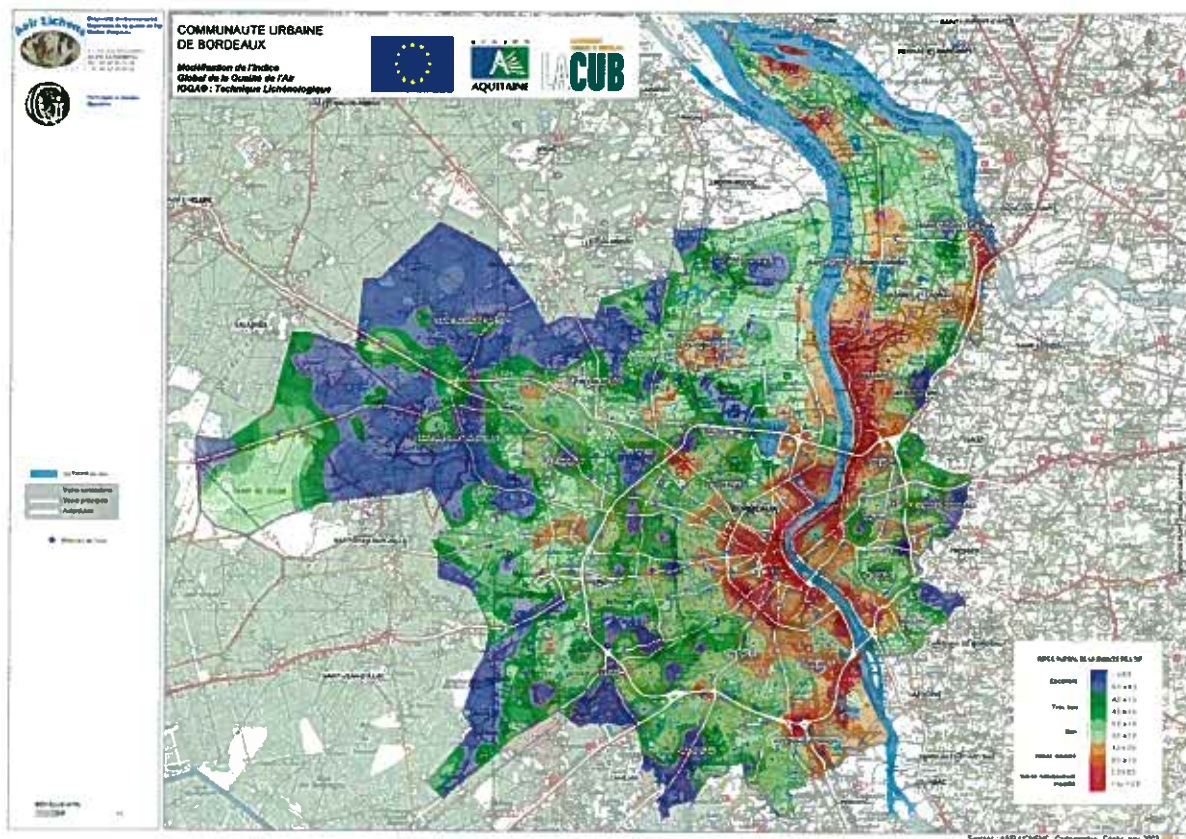
Concernant le dioxyde d'azote, la valeur limite en moyenne annuelle a été dépassée :

- En 2008 sur la station de Mérignac, avec une moyenne annuelle de $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour une valeur limite de $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- En 2009 et en 2010 sur la station de Bordeaux-Gambetta avec une moyenne annuelle respectivement de 46 et de $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour une valeur limite de $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$

A compter du 1^{er} janvier 2010, la valeur limite pour le dioxyde d'azote est fixée à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Aussi, au vu de la relative stabilité des niveaux observés en proximité automobile, et des relevés effectués sur les dernières années, les dépassements observés depuis 2008 pourraient se répéter durant les prochaines années.

Au global, il ressort donc que depuis 2007, des dépassements de valeur limite en air ambiant sont observés de manière récurrente, en situation de proximité automobile.

En parallèle, une étude qualitative a été menée par la CUB en 2003 et 2004 pour évaluer la qualité de l'air à partir de la lichénologie appliquée. Cette méthodologie met en évidence les modifications de la flore lichénique sous l'influence, dans l'atmosphère, d'ammoniac et d'oxydes d'azote, de dioxyde de soufre, d'hydrogène sulfuré ainsi que de divers polluants toxiques pour cette végétation et portant atteinte à la qualité de l'air. Cette étude consistait en une expertise, in situ, des lichens qui, au nombre d'une quarantaine de variétés, sont considérés comme des témoins vivants des diverses pollutions atmosphériques. Elle a nécessité près de 700 relevés de terrain, répartis sur le territoire communautaire selon un quadrillage géographique, découpés en mailles de l'ordre de 1 km^2 . Les résultats des observations sont exprimés grâce à un indice de la qualité de l'air. Les niveaux de mesure sur l'échelle lichénique traduisent les impacts sur la qualité de l'air et sont alors restitués sous la forme d'une cartographie dont il ressort que seul le centre de l'agglomération est surtout impacté par de tels indices.



Cette étude qualitative laisse entrevoir que d'autres zones que celles situées sur Gambetta et Mérignac sont susceptibles d'être sujettes à une qualité de l'air non satisfaisante.

Ce type de résultats est confirmé par les études réalisées par AIRAQ en particulier sur les NOx.

2.3. Plans d'actions publics existants ou en cours

Le droit européen, à travers notamment la Directive 2008/50/CE contribue à harmoniser dans tous les pays européens le traitement des problématiques liées à l'air. Les actions et plans mis en œuvre pour se conformer aux normes de la qualité de l'air sont communiqués à la Commission Européenne. Le plan d'action de référence en France est le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Le PPA s'inscrit dans un agencement hiérarchisé de plans nationaux, régionaux et locaux tels que le Plan Particules, le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE), le Plan de Déplacements Urbains (PDU), ou encore le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)

Le PRQA de la région Aquitaine, approuvé par arrêté préfectoral le 18 mars 2002, définit les grandes orientations en matière de lutte contre les pollutions atmosphériques.

Ces orientations portent notamment sur :

- la connaissance de la qualité de l'air et de ses impacts,
- l'amélioration de la qualité de l'air,
- l'information du public sur la qualité de l'air.

Ce plan régional pour la qualité de l'air sera englobé à terme dans le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) dont l'élaboration est en cours en Aquitaine.

Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) Conformément aux dispositions de l'article L222-4 du code de l'environnement, l'agglomération bordelaise dispose d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), approuvé par arrêté préfectoral en date du 30 avril 2007. Ce plan d'actions local, élaboré sous autorité préfectorale, fixe les objectifs de réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère afin de se conformer aux normes de la qualité de l'air en vigueur pouvant conduire à envisager des mesures contraignantes à l'intérieur du périmètre délimité par le plan. Ce plan est en cours de révision, notamment pour intégrer explicitement les particules PM10 dans l'inventaire des sources d'émission puis dans le plan de réduction des émissions.

Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le Plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains.

Le plan de déplacements urbains, adopté en mai 2000 par le Conseil de communauté de la Communauté urbaine de Bordeaux, propose en appui du réseau de tramway la construction d'une véritable chaîne de déplacements associant tous les modes de transports : tramway, bus, voiture, vélo, marche à pied, pour un service complémentaire, lisible et accessible à tous. Il associe également des mesures visant à créer sur le long terme une « ville de proximité », rapprochant les origines et les destinations, de manière à rendre envisageable un réel report vers les « modes doux » : vélo, marche à pied, rollers... Deux moyens pour cela : la maîtrise de l'étalement urbain et le renforcement de l'attractivité des centres villes.

Les mesures de trafic effectuées par le service de la voirie montrent que suite à la mise en service du tramway en 2004 et la mise à double sens des cours, la circulation automobile à l'intérieur des boulevards sur la rive gauche a baissé de 25,5% entre 2000 et 2009. Ainsi, le PDU participe naturellement à la politique locale d'amélioration de la qualité de l'air notamment via son premier axe stratégique. Il a été révisé en 2006, et est en cours de révision. La prise en compte de l'enjeu « pollution atmosphérique » constitue une réelle priorité dans cette dernière révision.

Plan local d'urbanisme (PLU)

En croisant les enjeux de développement de l'agglomération avec les objectifs locaux définis par les 27 communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB), le plan local d'urbanisme s'inspire des formes urbaines existantes et privilégie une densification autour des centralités et des pôles d'échanges. Le projet du PLU approuvé par le Conseil de communauté en juillet 2006 s'inscrit clairement dans une logique de recomposition de la ville sur elle-même.

La révision du PLU, du PDU et du PLH est en cours et aboutira en septembre 2012 à un document unique PLU 3.1.

Plan climat énergie territorial

Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) adopté en février 2011 par le conseil de Cub est une démarche de la Communauté Urbaine de Bordeaux qui s'inscrit dans sa volonté politique globale de s'engager en faveur du développement durable. Les objectifs spécifiques du PCET (réduire les émissions de GES, augmenter l'utilisation des énergies renouvelables...) ne sont que les premières étapes vers une communauté urbaine plus durable.

Ainsi, l'objectif mondial de réduction des GES par 4 à l'horizon 2050 et les engagements de réduction de 25 à 30 % à l'horizon 2020 pris par les élus dans le cadre de la convention européenne des maires supposent que des actions fortes soient menées sur l'ensemble des postes d'émission énergétiques, et notamment en ce qui concerne les déplacements qui représentent la deuxième source de pollution juste derrière le bâti résidentiel et tertiaire.

Pour y répondre la Cub a validé un programme d'actions dont un des axes principaux d'intervention vise la promotion de la « mobilité sobre ». La stratégie en faveur de la mobilité dans le plan d'actions du plan climat repose sur 3 axes et 11 actions :

- améliorer l'offre de transports collectifs avec comme objectif une augmentation de 60% de la fréquentation du réseau d'ici à 2014. Dans ce cadre, des études d'amélioration de la vitesse commerciale des bus ont été engagées sur 19 lignes fortes du réseau. Elles visent à proposer et à réaliser des actions tels que des aménagements ou mutualisation de sites propres, priorités aux feux... L'objectif à court terme est d'atteindre 40 km de couloir bus sur le territoire.
- Renforcer les mobilités alternatives notamment le vélo (passer d'une part modale de 5% en 2010 à 15 % en 2020) et la marche à pied.
- Mutualiser et contraindre l'usage de la voiture particulière. Des études relatives au co-voiturage et à l'autopartage sont prévues.

Le Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE2)

Approuvé le 29 novembre 2010, Le Plan Régional Santé Environnement 2 porté par la Préfecture de région, l'Agence Régionale de Santé, et le Conseil Régional, constitue la déclinaison régionale du Plan National Santé Environnement 2 et comporte un atelier spécifique « Air extérieur et santé » déclinant 4 actions dont deux liées aux émissions de polluants dans l'air :

- Action 27 : améliorer nos connaissances sur les particules pour mieux maîtriser leurs émissions,
- Action 28 : sensibiliser le grand public sur l'impact de la combustion du bois en milieu domestique.

La thématique « Air extérieur et santé » y est abordée sous l'angle de la pollution atmosphérique : effets sanitaires, présentation des polluants, principales sources d'émission, part naturelle et part comportementale.

Le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) dont les études d'élaboration ont été lancées en 2009 qui :

- présente un large diagnostic des besoins de déplacement et de la mobilité actuels,
- fournit une projection de la mobilité à l'horizon 2025/2030 avec l'hypothèse d'une agglomération d'1 million d'habitants et en tenant compte des projets en cours (50 000 logements supplémentaires, nouveaux ponts sur la Garonne Bacalan/Bastide et JJ Bosc...)
- entérine les stratégies de développement du réseau de transport en cohérence et en complémentarité avec les autres politiques et notamment le Plan Climat de la Cub.

Ces éléments ont permis de dégager 54 axes à fort potentiel de déplacements tous modes confondus qui ont fait l'objet d'une analyse multicritère permettant de les hiérarchiser. Ces axes ont ensuite été articulés entre eux pour construire 26 lignes potentielles et faire évoluer le réseau de transport de manière optimale. C'est un scénario ambitieux qui a été retenu avec un objectif affiché en 2030 de part modale en transport collectif urbain de près de 24%. Ce scénario augmente de plus de 200% le nombre de déplacements jour sur le réseau TCU et suppose un investissement estimé entre 1 et 3 milliards d'euros selon les choix de modes de transport retenus.

Le Grenelle des mobilités

La Cub lancera, à partir de décembre 2011 et pour une durée de 6 mois, une grande session de réflexion consacrée aux déplacements dans et autour de la Cub qui réunira tous les acteurs concernés. En effet, malgré un grand nombre d'efforts accomplis sur les transports en commun, il perdure des problèmes de circulation sur la Cub et en particulier sur la rocade. Il devient nécessaire d'étudier toutes les pistes pour fluidifier la Cub : priorité affichée pour 2012 par le président V Feltesse.

Les résultats de ce Grenelle (pistes d'actions) pourront être pris en compte dans la présente étude.

3. Le projet de Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air

3.1. Objectifs

A ce stade des réflexions, et considérant notamment les dépassements récurrents sur la station de mesure de typologie trafic « Bordeaux Gambetta » située en plein centre-ville de Bordeaux, la question de la mise en place, sur ce secteur, d'une Zone d' Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) se pose naturellement.

Toutefois, la faible intensité des dépassements d'une part, les réductions possibles à moyen terme des émissions de particules liées au trafic routier en centre ville (déploiement du tramway, mise en place de différents couloirs bus, augmentation de l'utilisation du vélo, évolution naturelle du parc de véhicules...) interrogent sur la nécessité de la mise en place d'une ZAPA et sa mesure phare telle qu'inscrite dans la loi grenelle II du 12 juillet 2010 : l'interdiction d'accès aux véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote.

Un des objectifs de l'étude sera notamment de répondre à cette question et de voir si la mise en place d'une ZAPA avec des mesures de restriction d'accès pour certains véhicules sont nécessaires pour garantir :

le retour, et le maintien, a minima d'une situation de conformité quant à la qualité de l'air sur la Cub, sur les paramètres PM10 et NOx

ou si des mesures moins contraignantes pour les usagers suffisent.

3.2. Cohérence avec les plans d'actions existants

L'étude prendra en compte les différents plans d'actions existants et qui viennent d'être rappelés au paragraphe précédent, notamment dans la phase de simulation prospective.

Par ailleurs, de nombreux documents phare sont en cours de révision : PLU 3.1 et PPA.

Cette concordance de calendrier permettra d'assurer la meilleure cohérence possible entre les différents diagnostics, plans d'actions, évaluations environnementales en cours d'établissement.

Cette cohérence sera par ailleurs assurée par la mise en place d'un **comité technique** constituée de représentants des services Cub et hors Cub concernés par les différents plans d'actions existants ou en cours d'élaboration ayant un impact direct ou indirect sur la qualité de l'air.

3.3. Verrous identifiés

Plusieurs verrous sont d'ores et déjà identifiés :

- l'analyse des différentes sources de pollution de la qualité de l'air et surtout celle de leur part respective dans les concentrations enregistrées nécessitent d'être éclaircies; le diagnostic n'étant pas partagé par l'ensemble des acteurs locaux notamment sur la question de la part du chauffage bois dans les émissions de PM10. C'est pourquoi, une enquête ménage relative aux modes de chauffage des habitations individuelles sera lancée afin de permettre d'avoir, en particulier, une meilleure connaissance du nombre de foyers ouverts au bois fonctionnant sur la Cub en hiver, donc de valider ou pas l'existence d'un foyer de pollution significatif et donc de dégager ou pas un levier d'actions important.
- Le centre ville de Bordeaux fait déjà l'objet d'un périmètre sans voiture important puisque de plus de 80 ha et il est logique qu'on retrouve en bordure de ce périmètre (notamment sur la place Gambetta) un report de la circulation et donc des émissions en polluants importantes. D'une manière générale, la mise en place de mesure de restriction d'accès sur une zone entraîne un report de trafic sur d'autres zones périphériques et il est impossible d'envisager constamment une extension géographique des zones concernées par des restrictions d'accès.
- Toute mesure de restriction d'accès à une zone pour des véhicules particuliers les plus polluants apparaît comme une mesure ségrégative entraînant une restriction d'accès pour les propriétaires desdits véhicules qui font le plus souvent partie des populations les plus défavorisées. Ainsi, dans un contexte de crise économique et d'accès difficile à l'emploi, toute mesure touchant cette catégorie de population est contradictoire avec les autres politiques d'accompagnement de ces populations.
- Il est nécessaire de diffuser plus largement l'information sur la qualité de l'air, les sources de pollution, les politiques actuellement menées par la cub et les communes, les effets attendus en matière de qualité de l'air ... auprès des élus, des services et des habitants avant d'envisager le cas échéant, des mesures qui pourraient directement affecter les modes de déplacements des habitants.

3.4. Mesures nécessitant une étude de faisabilité

La Cub et les 27 communes ont déjà mis en œuvre et continue de mettre en œuvre un grand nombre de mesures permettant de diminuer le trafic au centre de l'agglomération: restriction d'accès, restriction du stationnement, réduction des capacités de voirie, développement massif des modes doux de déplacements (tramway, vélo) ...

Au stade actuel, il n'est pas prévu de simuler et de tester sur le terrain de nouvelles mesures mais bien de dresser le diagnostic de la qualité de l'air, d'affiner la connaissance de la part respective des différentes sources de pollution et de réaliser un travail prospectif permettant d'évaluer, par le calcul, si les mesures prévues suffiront à respecter les normes règlementaires en matière de qualité de l'air.

Un zoom sera toutefois réalisé sur le volet « modes de chauffage des habitations individuelles », volet qui n'est pas traité spécifiquement dans les plans d'actions existants.

4. Description technique de l'étude de faisabilité

4.1. Objectifs

L'étude doit permettre de :

- établir un diagnostic des conditions de circulation et de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire communautaire en exploitant rigoureusement l'ensemble des mesures et données acquises jusqu'à ce jour et en analysant leur évolution au regard de l'ensemble des actions entreprises ces 10 dernières années notamment sur l'organisation des transports et du trafic,
- mieux comprendre l'origine des dépassements et d'évaluer, dans la mesure du possible, la part des émissions liée à la circulation de véhicules ainsi que celle liée au chauffage urbain ou à d'autres sources potentielles issues d'autres milieux environnants (Industriel, agricoles, naturels, etc.),
- simuler l'évolution de la qualité de l'air au regard des projets qui restent à lancer en matière de transport et de développement urbain,
- définir, si nécessaire, les grandes orientations d'un programme d'actions complémentaires permettant de respecter les normes de qualité de l'air,
- conclure sur l'opportunité et la nécessité de la mise en place d'une ou plusieurs ZAPA.

4.2. Contenu de l'étude de faisabilité

L'étude de faisabilité envisagée comprendra plusieurs volets :

- un volet technique : caractérisation des sources, présentation de l'organisation des transports, du trafic actuel, des mesures déjà prises, analyse et compréhension des mesures de qualité de l'air, analyses prospectives
- une enquête ménage sur les pratiques et les équipements de chauffage individuel et collectif présents au centre de l'agglomération
- un bilan sur l'opportunité et la nécessité de mettre en place une ou des ZAPA(s).

4.2.1. Volet technique

a) Descriptif initial de la situation

Il s'agit à partir des données et études existantes à la Cub en particulier de :

- réaliser une présentation synthétique de l'organisation générale des déplacements et du trafic sur le territoire communautaire, du parc de véhicules existants et de son évolution récente (diésélisation, réduction des consommations unitaires de carburants, apparition de pots catalytiques ...),
- de mettre en avant l'ensemble des mesures prises et des investissements réalisés depuis 10 ans allant dans le sens d'une réduction de la circulation dans le centre de l'agglomération (baisse de 18% du trafic depuis 2000) et/ou de l'amélioration de la qualité de l'air.

Un zoom sera notamment réalisé sur les 2 stations de surveillance de qualité de l'air qui présentent des non conformités (description du site, des conditions de circulation, du trafic, du type de véhicules rencontrés..., évolutions constatées...).

Pour les déplacements : les résultats de l'enquête ménages déplacements réalisée en 2009 pourront être utilisés. Il s'agira de faire ressortir les grands enjeux et de les restituer sous forme de diagnostic synthétique, notamment cartographique.

Pour le trafic : la Cub dispose de données trafic : 350 points de comptage en continu dont 60 avec distinction VL/PL

Il s'agira notamment de :

- faire l'inventaire et d'illustrer les axes les plus fréquentées
- faire ressortir les évolutions les plus marquantes de trafic, dans cet esprit, de confirmer et de préciser les baisses de trafic annoncées au cœur de l'agglomération
- faire apparaître les différentes catégories de véhicules (VL/PL) empruntant les axes de circulation.

Ces données devront être croisées avec l'évolution du parc de véhicules (âge, carburant...) qui peut induire, malgré une baisse de trafic, des hausses d'émissions de certains polluants. Ces interactions devront être clairement explicitées.

Pour le parc de véhicules : il s'agira si possible d'utiliser des données locales grâce aux informations détenues d'une part, par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air AIRAQ, et d'autre part, grâce aux informations disponibles auprès des préfetures via les immatriculations. Sinon, il conviendra d'exploiter les informations et tendances connues au niveau national.

b) Analyse statistique des données qualité de l'air

Exploitation rétrospective des données existantes en terme de qualité de l'air et de trafic

AIRAQ enregistre de nombreuses données sur la qualité de l'air et réalise des études spécifiques sur certains secteurs géographiques depuis près de 15 ans. Par ailleurs, il semble que certaines campagnes de mesures aient été réalisées par le CETE. La Cub dispose pour sa part de nombreuses données trafic.

Par contre, peu d'éléments d'étude mettent en lien le trafic, la qualité de l'air et le nombre d'habitants exposés à cette qualité sur l'ensemble du territoire de la Cub.

Ce volet d'étude consistera donc en l'exploitation et la confrontation fine et rigoureuse de l'ensemble des données / études disponibles, et devra permettre :

- de mettre en avant les corrélations statistiques qui existent sur chacune des stations de mesures entre les données trafic et les données qualité de l'air mesurée,
- d'identifier les zones du territoire qui, par le jeu de simulations, devraient théoriquement être les plus dégradées en matière de qualité de l'air et pourraient montrer d'éventuels dépassements de normes,
- d'évaluer le nombre d'habitants exposés à tel ou tel niveau de qualité de l'air (définir notamment les zones de représentativité des stations de mesures existantes),
- de réaliser une première évaluation de la part du trafic actuel dans les émissions de NOX et PM10 (reconstitution macroscopique),
- évaluer l'impact des mesures prises par la Cub et les communes ces dernières années sur la qualité de l'air.

En conclusion de cette partie, il conviendra notamment de caractériser la situation actuelle sur la Cub en matière de qualité de l'air et notamment de préciser globalement la part du trafic dans la pollution de l'air et de quantifier (et de localiser) la population impactée par une qualité de l'air non satisfaisante.

Etude de l'influence des conditions météorologiques sur les concentrations en PM10

Les dépassements en PM10 sur la station Gambetta sont en grande partie enregistrés en période hivernale. Il s'agira de :

- vérifier de manière statistique cette affirmation,
- de définir quelles sont les conditions climatiques les plus propices aux dépassements (impact des vents dominants, de la température, des pressions atmosphériques...)
- et d'évaluer grossièrement la part des paramètres climatiques dans la dégradation de la qualité de l'air. Il est récurrent d'observer des dépassements sur de nombreuses stations en Aquitaine durant les mêmes journées.

Ce volet a notamment pour ambition :

- d'évaluer si lors des dépassements, les leviers d'actions dont disposent les collectivités sont marginaux ou pas au regard de l'impact des seules conditions climatiques
- et de pouvoir réaliser des actions préventives (notamment de communication auprès du public) afin d'éviter certains dépassements lorsque des conditions climatiques défavorables sont annoncées.

Evaluation de la contribution aux dépassements par les différentes sources de pollution possibles

Différentes sources de pollution peuvent être à l'origine de la pollution de l'air notamment dans le cas des PM 10 (contribution trafic, contribution chauffage, contribution régionale...). Par conséquent, afin de mettre en avant les leviers d'actions les plus efficaces pour être ensuite à même de faire diminuer de manière significative l'émission des polluants, il convient d'étudier plus en détail la part respective des différentes sources de pollution.

Pour cela, plusieurs approches devront être utilisées :

- i. l'approche bibliographique, notamment sur les contributions de fond issues de plus grands périmètres géographiques ;
- ii. l'approche mathématique, en réalisant des travaux de simulation/modélisation à partir notamment des données trafic et des données disponibles à AIRAQ (cadastre des émissions, données qualité de l'air) et des fonds de plan de la Cub.
- iii. l'approche métrologique : via la contribution d'AIKRAQ au programme CARA (caractérisation des particules) mené par l'INERIS, et via éventuellement la réalisation de mesures complémentaires de la qualité de l'air (AIKRAQ est envisagé pour réaliser ces mesures)
- iv. l'approche par enquête : un volet de l'étude est consacré à la réalisation d'une enquête ménage permettant une meilleure connaissance des équipements et pratiques de chauffage sur le territoire de la communauté urbaine. Les résultats de cette enquête seront exploités à ce niveau.

En conclusion de cette partie, il conviendra de caractériser dans la mesure du possible et avec un certain degré d'incertitude, la part respective des différentes sources de pollution dans les émissions de polluants et dans les concentrations enregistrées de manière générale sur la Cub et de manière plus locales, notamment sur les 2 stations de mesure qui montrent des dépassements.

Présentation de l'ensemble des projets/études en cours et simulation prospective de la qualité de l'air

Un certain nombre de projets ou d'études en cours devraient déboucher sur des actions impactant largement sur les conditions de trafic. On citera notamment :

- la troisième phase du tramway : approuvée par le conseil de Cub en 2009, et estimée à plus de 675 M€, le projet prévoit l'extension des 3 lignes de tramway existantes (+16.3 km),
- la réalisation d'une quatrième ligne (9.7km) et l'aménagement d'un tram-train vers le Médoc (7.2km),
- mais aussi la mise en place de couloirs bus, la réalisation de nouveaux franchissements sur la Garonne,
- l'amélioration de la logistique urbaine (acheminement des marchandises en milieu urbain dense ou logistique du dernier kilomètre),
- les pistes d'action issues du Grenelle de la mobilité
- ...

L'impact de ces mesures sur les conditions de trafic a déjà été en grande partie simulé dans le cadre du SDODM.

En parallèle s'effectue une évolution naturelle du parc de véhicules : diminution de la consommation unitaire des carburants, augmentation de l'efficacité des filtres, diésélisation...

Enfin, la Cub a l'ambition de largement augmenter sa population ce qui devrait accroître en partie le nombre des déplacements.

Il s'agit donc de réaliser des simulations prospectives permettant d'analyser l'impact macroscopique de l'ensemble de ces mesures et ambitions sur la qualité de l'air à moyen terme : 2015/2020

En conclusion de cette partie, il conviendra de définir les grandes tendances en matière de qualité de l'air attendues et d'examiner si celles-ci sont acceptables.

Définition d'un plan d'actions

En fonction des résultats obtenus à la fois dans le descriptif actuel des sources de pollution et dans le cadre des simulations prospectives réalisées, il s'agira de proposer un plan d'actions complémentaires aux actions déjà prévues permettant d'obtenir une meilleure qualité de l'air au niveau des stations de mesures non-conformes (avec comme objectif de définir des actions précises de court terme permettant de diminuer le nombre de non conformités et de tenter de sortir du contentieux européen), et plus globalement au niveau de l'agglomération (avec comme objectif de définir des grandes orientations permettant de préserver la santé de la population).

Un benchmark des solutions « innovantes » testées dans d'autres agglomérations (covoiturage, horaires décalés, télétravail...) sera réalisé.

L'impact de ce plan d'actions complémentaires sera évalué afin d'en définir les effets bénéfiques et pervers possibles (report des problèmes rencontrés sur un secteur géographique vers d'autres secteurs ...).

L'étude s'attachera à présenter une première évaluation du coût des mesures proposées.

4.2.2. Enquête ménages sur les modes de chauffage des habitations domestiques individuelles

Cette partie de l'étude a comme objectif premier d'établir de manière statistique la part des logements domestiques individuels de la Cub qui se chauffe (complètement ou en grande partie) au bois.

Pour ce faire, une enquête ménages sera réalisée auprès d'un échantillon de foyers représentatif et approprié. A ce niveau, il est précisé qu'on trouve sur la Cub près de 155 000 logements en maisons individuelles (et 225 000 logements en habitat collectif).

Le périmètre retenu pour être étudié est celui des 27 communes de la Cub et se justifie par le fait que les particules en cause ne sont pas sédimentables et peuvent donc se déplacer sur de grandes distances, au gré des vents.

Si la part de foyers qui se chauffent au bois est jugée significative par la CUB, une seconde enquête pourra être lancée dont l'objectif sera de décrire de manière statistique la sous population qui se chauffent effectivement au bois :

- le type d'équipements de chauffage utilisés (foyers ouverts, foyers fermés, poêle...)
- l'âge des installations,
- la quantité de bois consommé par an,
- les essences utilisées (chêne, conifères...) et leur provenance,
- les secteurs géographiques de la Cub où ce mode de chauffage est le plus répandu,
- le type de formes urbaines concernées,
- l'état de l'habitation d'un point de vue de son efficacité énergétique (isolation, ...),
- les caractéristiques sociologiques des habitants et propriétaires concernés (notamment dans l'objectif de savoir si les capacités financières des propriétaires permettent d'envisager des travaux de rénovation).

4.2.3. Bilan sur l'opportunité de la mise en place de ZAPA

Au vu de l'ensemble des résultats d'investigations ci-dessus exposés, l'étude conclura sur l'opportunité de mettre en place une ou des ZAPA et notamment sur l'utilité/l'opportunité d'interdire l'accès de certains secteurs à certaines catégories de véhicules.

Le cas échéant, ce bilan devra être complété par :

- une première proposition de périmètres ZAPA, les mesures appropriées à mettre en œuvre à l'intérieur de ces derniers ainsi qu'un protocole d'évaluation adapté à chaque action du plan et doté d'indicateurs de mesures d'efficacité (point zéro et évolution).
- une première approche juridique prenant notamment en compte le fait intercommunal et les compétences actuelles de la Cub.

5. Programme et phasage dans le temps

5.1. Missions confiées par la CUB à un (des) prestataire(s)

Deux marchés seront lancés de manières disjointes :

- un marché pour l'enquête ménage
- un marché pour l'ensemble des autres prestations, soit le volet technique relatif à la qualité de l'air (caractérisation des sources, présentation de l'organisation des transports, du trafic actuel, des mesures déjà prises, analyse et compréhension des mesures de qualité de l'air, analyses prospectives) et le bilan sur l'opportunité et la nécessité de mettre en place une ou des ZAPA

5.2. Partenariat

Un *comité de pilotage* animé par la Cub sera constitué et regroupera :

- La préfecture
- La DREAL
- L'ADEME
- Les élus de la ville de Bordeaux
- Les élus de la ville de Mérignac
- Les élus de la Cub

Un *comité technique* sera constitué pour le suivi des études. Il réunira les services et techniciens de :

- La ville de Mérignac
- La ville de Bordeaux
- La Cub
- DREAL / DDTM
- ADEME
- CETE
- ARS
- AIRAQ
- ALE
- Movable
- Les représentants d'associations d'usagers (comme l'automobile club du sud ouest)

5.3. Ressources humaines

Le projet est piloté par la Cub.

La Communauté urbaine de Bordeaux sera représentée par plusieurs directions :

- la direction du Développement durable et de la participation, responsable du projet, au sein de laquelle seront mobilisés un chargé de projet spécialisé en évaluation environnementale (chef de projet),
- la direction de la stratégie et des études de déplacements,
- la direction des transports et de la mobilité durable,
- la direction de la nature et des risques (en raison de sa mission en matière de surveillance de la qualité de l'air),
- la direction de la voirie,
- les directions territoriales Ouest et de Bordeaux.

Un étudiant-stagiaire de niveau dernière année d'école d'ingénieur suivra la réalisation du projet pendant six mois.

5.4. Planning prévisionnel

Le délai de réalisation est estimé à 7 mois selon le planning ci-dessous :

	Délai de réalisation : 7 mois						
	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
Réunion du comité de pilotage et choix des prestataires							
Réunions du comité technique et réalisation de l'étude de faisabilité					Résultats de l'enquête ménages	Conclusion générale sur l'opportunité d'une ZAPA	
Restitution finale des prestataires de la CUB et réunion du comité de pilotage							
Rapport final provisoire remis à l'ADEME							

6. Suivi de l'opération

Suivi technique

Pour la Communauté Urbaine de Bordeaux, Karine MABILLON, directrice de la direction du développement durable et de la participation, sera la responsable technique du projet.

☎ 05 56 99 89 57 ✉ kmabillon@cu-bordeaux.fr

Pour l'ADEME, Marie POUPONNEAU assurera le suivi scientifique et technique en collaboration avec Alain BESANCON de la DR ADEME Aquitaine.

☎ 01 47 65 20 50 ✉ marie.pouponneau@ademe.fr

☎ 05 56 33 80 22 ✉ alain.besancon@ademe.fr

Suivi financier

Pour la Communauté Urbaine de Bordeaux : Mr André LAFARIE

☎ 05 56 99 67 25 ✉ alafarie@cu-bordeaux.fr

Pour l'ADEME : Mme Patricia BELLET

☎ 01 47 65 24 16 ✉ patricia.bellet@ademe.fr

7. Livrables

Rapport final : M7

Le rapport final contiendra :

- ✓ Le descriptif initial de la situation (organisation générale des déplacements et du trafic sur le territoire, parc de véhicules existants et de son évolution récente, ensemble des mesures prises et des investissements réalisés depuis 10 ans allant dans le sens d'une réduction de la circulation dans le centre de l'agglomération et/ou de l'amélioration de la qualité de l'air → texte illustré avec cartographies (cf. paragraphe 4.2.1.a)
- ✓ Analyse statistique des données de la qualité de l'air (cf. paragraphe 4.2.1.b), notamment : synthèse des données existantes en terme de qualité de l'air et de trafic) + étude de l'influence des conditions météorologiques sur les concentrations en PM10 + évaluation de la contribution aux dépassements par les différentes sources de pollution possibles + présentation de l'ensemble des projets/études en cours et simulation de la prospective de la qualité de l'air + définition d'un plan d'actions → texte illustré avec cartographies
- ✓ Les résultats de l'enquête ménages sur les modes de chauffage des habitations domestiques individuelles
- ✓ Le bilan sur l'opportunité de la mise en place de ZAPA sur le territoire → synthèse de l'ensemble des résultats de l'étude et concluant sur la question des ZAPAs

Le rapport final sera adressé à l'ADEME au plus tard quarante-cinq (45) jours avant la fin de la durée d'exécution.

La durée d'exécution de l'opération est de 8,5 mois.

Le rapport final, une fois validé, sera remis à l'ADEME en 3 exemplaires papier et en version informatique sur 2 CD-ROM.

ANNEXE 2

ANNEXE FINANCIERE A LA CONVENTION DE FINANCEMENT N° 1162C0026

1 – Coût total de l'opération et détail estimatif des dépenses éligibles

Non assujetti à la TVA

Détail des coûts	Nbre mois	€/mois	Total des dépenses pour l'opération	€ ou HT ou TTC	Montant des dépenses Eligibles à justifier en €	€ ou HT ou TTC
Dépenses de fonctionnement directement et exclusivement liées au projet						
1. Dépenses de personnel non statutaire (salaires chargés)						
Stagiaire niveau dernière année d'école d'ingénieur	6	420	2 520,00	€	2 520,00	€
Total 1			2 520,00	€	2 520,00	€
2. Frais de missions						
Déplacements et hébergements pour assister au COPIL national ZAPA			600,00	TTC	600,00	TTC
Total 2			600,00	TTC	600,00	TTC
3. Sous-traitance						
Bureaux d'études pour la réalisation des études permettant de juger de l'opportunité de la mise en place d'une ZAPA : étude des modalités de chauffage des logements individuels et étude de la qualité de l'air (descriptif initial de la situation, exploitation rétrospective des données air et trafic, simulation prospective de la qualité de l'air des projets et études en cours devant déboucher sur des actions impactant le trafic, ...)			174 000,00	TTC	167 000,00	TTC
Prélèvement et analyses chimiques réalisés par AIRAQ sur la station de Talence			4 800,00	TTC	4 800,00	TTC
Total 3			178 800,00	TTC	171 800,00	TTC
TOTAL DE L'OPERATION (Total 1 + Total 2 + Total 3)			181 920,00	€	174 920,00	€

2 – Critères d'aide et modalités de calcul de l'aide apportée par l'ADEME :

Le montant des dépenses admissibles prises en compte pour le calcul de l'aide est égal au montant des dépenses éligibles.

Dépenses	Dépenses admissibles prises en compte pour le calcul de l'aide	Taux et/ou Critère d'aide	Montant de l'aide accordée	
Dépenses de fonctionnement	174 920,00	70%	122 444,00	€
TOTAL	174 920,00		122 444,00	€

L'aide est attribuée dans le cadre du système d'aides relatif aux études de faisabilité des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), conformément à l'annexe à la délibération N° 10-3-4 du C.A. de l'ADEME du 30 juin 2010.

La subvention est d'un montant maximum de : **122 444,00 €**

3 – Taux de l'avance

Le taux de l'avance attribuée au bénéficiaire est fixé à 30% du montant de l'aide apportée par l'ADEME.

4 - Modalités de versement de l'aide

En application de l'article « modalités de versement » de la convention et conformément à l'article 6.2.2 des règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME, les versements seront effectués de la façon suivante :

- une avance, soit 36 733,20 €
- le solde

Les versements seront effectués conformément aux conditions prévues à l'article 6.3 des règles générales

5 - Plan de financement de l'opération

Financiers	Montants financés €	dont subvention de fonctionnement	dont subvention d'équipement	% / coût total opération	% / dépenses admissibles
ADEME	122 444,00	122 444,00	0,00	67,31%	70,00%
Total financements publics	122 444,00			67,31%	70,00%
Autofinancement	59 476,00			32,69%	
TOTAL OPERATION	181 920,00			100,00%	

6 - Modèle d'état récapitulatif des dépenses

**Décision ou convention n° du (date de notification)
Echéance finale : (date de fin de contrat)**

ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES REALISEES (préconisation de présentation)

Nature de la dépense par poste <i>(Retenir la même présentation que l'annexe financière)</i>	Facture ou dépense		Montant HT			Taux TVA	Montant TVA	Montant TTC payé
	n°	Date	Devise	Taux change	€			
Détailler le nom du fournisseur à l'intérieur des postes								
Personnel interne à l'entreprise (détail en annexe)								
							Total €	

Je soussigné (nom et qualité), certifie que les dépenses ci-dessus servent directement les objectifs du projet tel que définis dans la convention et qu'elles respectent les conditions d'éligibilité des dépenses en termes de date de réalisation et de natures.

Certifié par

(nom, qualité, signature et cachet)

* Original, sur papier à en-tête du bénéficiaire, daté et signé par l'ordonnateur ou par toute personne habilitée à engager soit la collectivité territoriale (commune, syndicat, district, département, région,) soit l'établissement public de l'Etat, toute personne physique habilitée à engager le bénéficiaire pour une société, ou le trésorier ou président pour une association. Indiquer le nom et la qualité du signataire.

* Quand le contrat prévoit des sous-rubrique de l'opération aidée, (exemple équipement et exploitation), l'état récapitulatif doit être scindé de manière à faire apparaître les dépenses par sous-rubrique. L'aide sera calculée séparément sur chaque type de dépenses.

* Factures en devises : indiquer le montant en devises, le taux de change et le montant en euro

* Indiquer si les dépenses sont HT ou TTC.

* Indiquer la période correspondant aux dépenses.

• Dans le cas d'un changement de taux de TVA, ou contrat comportant plusieurs taux de TVA, indiquer les montants des HT et des TVA résultant de chaque taux.

• Personnel interne à l'entreprise : relevé du temps passé X coût unitaire (coût salarial direct individuel sur fiche de paye à défaut d'une comptabilité analytique des coûts permettant de valoriser et contrôler les coûts).

LISTE DES JUSTIFICATIFS A PRESENTER

Pour les structures non dotées d'un commissaire aux comptes ou comptable public, l'état récapitulatif global des dépenses doit être accompagné des justificatifs correspondants pour la mise en paiement de l'échéance de solde :

- Achats (y compris sous-traitance et personnel intérimaire) : copies des factures (pas de fax, pas de devis, pas de bon de commande) certifiées « conforme à l'original ».
- Frais de déplacements : copie des factures d'agence de voyage, notes de frais, titres de transport.

Pour les structures dotées d'un commissaire aux comptes ou comptable public, un certificat de contrôle (cf modèle ci-dessous) établi et signé par le comptable public ou le commissaire aux comptes, attestant que les dépenses réalisées ont été imputées à l'opération aidée, peut remplacer les pièces justificatives à l'appui de l'état récapitulatif signé par leur représentant légal.

MODELE DE CERTIFICAT

Je soussigné « nom et qualité du commissaire aux comptes ou comptable public » certifie :

- que les dépenses réalisées ont été imputées à l'opération aidée consistant à « ... »

Par ailleurs, l'ADEME se réservant la possibilité de tous contrôles qu'elle jugera nécessaire, j'ai bien noté conformément aux règles générales d'attribution et de paiement des aides de l'ADEME, l'obligation de tenir à disposition de l'ADEME tous les justificatifs financiers concernant cette opération pendant une période de 3 ans à compter de la date de versement du solde du contrat, et le reversement de tout montant qui aurait été perçu à tort.

Qualité, nom, signature et cachet
du commissaire aux comptes
ou du comptable Public