**Financements européens pertinents pour la transition écologique et énergétique dans le Grand Est**

**Mobilité**

* Contexte et enjeux pour le Grand Est

Le SRADDET comporte plusieurs objectifs en lien avec la mobilité. L’objectif 1 « *Devenir une région à énergie positive et bas-carbone à l’horizon 2050* », cite les transports parmi les secteurs qui contribueront le plus à l’atteinte de cet objectif, en développant les mobilités durables.

L’objectif 13 « *Développer l’intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien* », vise notamment à ce que l’organisation des transports s’appuie sur la complémentarité entre les différents modes de déplacement et facilite le fait de passer aisément d’un mode de transport à un autre. Pour ce faire, le SRADDET invite à s’appuyer sur des outils numériques et sur un aménagement du territoire adapté (adaptation des zones de stationnement, installations de bornes de recharge, etc.).

L’objectif 20 « *Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale* » met également en avant le besoin d’une logique multimodale pour les transports de marchandises, avec notamment : le report de la route vers le rail ou le fluvial, le recours à des modes de transports plus durables pour « *le dernier kilomètre* » et le développement de projets logistiques innovants (renforcement et coordination des plateformes, notamment).

L’objectif 4 « *Développer les énergies renouvelables pour diversifier le mix énergétique* » est également en partie lié à des enjeux de mobilité, ainsi que l’objectif 15 « *Améliorer la qualité de l’air, enjeu de santé publique*», qui mentionne la mobilité sobre et raisonnée comme l’un des leviers d’action sur cet enjeu.

Enfin, l’objectif 27 « *Développer l’économie locale, ancrée dans les territoires* » rappelle que l’accessibilité du territoire en termes de transports vers les zones d’activité est un levier essentiel de l’attractivité du territoire.

Dans ce contexte**,** les acteurs du secteur ont identifié plusieurs besoins et thématiques prioritaires pour pouvoir atteindre ces objectifs :

* **La planification de la mobilité par les collectivités et l’accompagnement des territoires :** cette planification doit notamment permettre de sortir d’un schéma d’aménagement axé sur la mobilité individuelle motorisée, et d’adopter une logique d’intermodalité entre les modes de transports mais aussi entre les différentes sources d’énergie.
* **Le développement de la filière hydrogène pour la mobilité durable** et notamment sur les axes suivants : développement de corridors H2 (notamment pour la mobilité lourde sur de grands axes), développement de véhicules innovants, transition des flottes de véhicules des collectivités et des entreprises vers de l’hydrogène, etc. De manière générale, des **innovations techniques** sont nécessaires sur les carburants, les véhicules, les batteries, etc.
* **Conversion des flottes, *retrofit* des véhicules et mise en place de modèles d’économie circulaire pour la valorisation des anciens véhicules :** l’appui à la conversion des véhicules et à leur homologation, ainsi que la mise en place de schémas d’économie circulaire pour d’anciens véhicules diesel qui ne pourraient plus être revendus en l’absence de marchés d’occasion.
* **La nécessité de mettre en place des outils numériques** en faveur d’une mobilité durable a également été mise en lumière.
* Comme pour la plupart des thématiques de notre étude, cette nécessaire transition **fait ressortir des besoins de formation des professionnels et une montée en compétences**, par exemple pour l’entretien de véhicules nouveaux.
* Dispositifs de financement pertinents

***Mode d’emploi****- Cette fiche n’a pas vocation à fournir toutes les informations sur les différents programmes de financement existants mais vise uniquement à servir d’aiguillage, de point d’entrée, pour les personnes souhaitant se renseigner sur les possibilités de financement de leur projet.*

*Si l’un des programmes présentés ici vous semble intéressant, il est donc nécessaire de consulter la fiche dédiée, qui détaillera la durée de projet, le montant des budgets moyens et le taux de cofinancement, le type de partenariat attendu, etc.*

*N.B : ces fiches visant à identifier les possibilités de financement autres que celles offertes par les fonds structurels (FEDER, FEADER, FSE, etc.) ces fonds ne sont donc pas mentionnés ici.*

*N.B 2 : les programmes de financement apparaitront plusieurs fois dans chaque fiche, car chaque programme permet de financer plusieurs thématiques identifiées comme prioritaires pour la Région Grand Est. Il est donc recommandé de ne lire que les sous-domaines intéressants pour vous.*

*N.B 3 : Les informations données dans ces fiches pour les programmes LIFE et UIA portent sur le programme 2014-2020, les informations pour le programme 2021-2027 n’étant pas encore connues. Les informations données pour le programme Horizon Europe ne portent que sur le programme de travail actuel, à savoir le programme de travail 2021-2022 (les priorités et sujets de projets présentés ici pourraient donc être amenés à évoluer). Concernant les informations sur les programmes INTERREG et MIE celles-ci proviennent de premiers documents provisoires, il conviendra donc de vérifier ces informations une fois les Programmes opérationnels et règlements définitifs adoptés.*

**Table des matières**

[Planification et aménagement du territoire, outils numériques 2](#_Toc75351710)

[Innovations technologiques, hydrogène 5](#_Toc75351711)

[Conversion de flottes, rétrofit et économie circulaire 7](#_Toc75351712)

[Montée en compétences et sensibilisation 9](#_Toc75351713)

[A savoir 10](#_Toc75351714)

# Planification et aménagement du territoire, outils numériques

La planification et l’aménagement des territoires (aux échelles régionales, départementales, ou locales) est un bon moyen de faciliter les transformations nécessaires à la décarbonation de la mobilité, en développant de nouveaux modes de transport et/ou en facilitant leur recours.

Plusieurs programmes de financement permettent de soutenir de tels projets, comme :

**Actions Innovatrices Urbaines (UIA)** – ce programme vise à aider les autorités urbaines via notamment le financement de la « prise de risque » que représente le financement d’une innovation, difficile à entreprendre pour les acteurs publics. La question de la mobilité est une thématique spécifique du programme. Un projet UIA doit obligatoirement être porté par une autorité urbaine (ville, métropole, communauté de commune etc.) de plus de 50 000 habitants, et viser la démonstration d’une innovation (technologique, de méthode ou de gouvernance). Les innovations en matière de planification et d’aménagement rentrent donc dans le cadre de ce projet, y compris les investissements nécessaires pour effectuer ces tests.

**Horizon Europe[[1]](#footnote-1)** est un programme qui finance la recherche et donc la découverte de nouvelles solutions, à des niveaux de maturité technologique variables. Ce programme finance des projets internationaux. Le cœur de ce programme est l’innovation. Il possède plusieurs appels pouvant être intéressants :

* **Le cluster 4** ne vise pas directement l’aménagement et la planification du territoire mais possède plusieurs appels liés à la création d’outils et de méthode de gestion, notamment numériques, notamment pour les acteurs urbains (mais pas uniquement). Plusieurs priorités concernent notamment le développement de l’intelligence artificielle pour de meilleurs services et une empreinte environnementale réduite, y compris dans le secteur du transport.
* **Le cluster 5** est le Cluster Horizon Europe dédié au climat, à l’énergie et à la mobilité. Ce cluster vise surtout à développer des carburants et mode de transports innovants, mais la Destination 6 vise elle plus spécifiquement le développement d’une mobilité connectée et coopérative, de systèmes de transports multimodaux, le développement d’infrastructures physiques et numériques, etc.

**LIFE** – ce programme peut être porté par un acteur unique ou un partenariat, il ne doit pas obligatoirement être international. Le but de ces projets est de prouver l’intérêt environnemental d’une solution et la déployer aussi largement que possible.

* **LIFE Ressources**: vise en grande partie la démonstration sur le terrain d’une innovation (technologique ou méthodologique) assez avancée. La priorité « qualité de l’air » vise par exemple à limiter les polluants atmosphériques grâce à des projets soit de solutions techniques, de nouvelles pratiques de gestion, de règlement, et/ou de mise en place de solutions incitatives. Des priorités visant la mise œuvre de politiques urbaines intégrées étaient également prévues.
* **LIFE Climat**: ce volet ne demande pas obligatoirement d’innovation, il peut financer des projets d’application de bonnes pratiques, mais alors la plus-value européenne doit être forte. Les projets liés à l’adaptation au changement climatique comprennent plusieurs sujets liés à l’aménagement du territoire, y compris pour la mobilité, mais elle s’inscrit alors dans un projet global.

**INTERREG :** en région Grand Est la question de la mobilité transfrontalière est un sujet important de coopération avec les régions voisines, notamment en raison de l’importance du travail frontalier dans la région. Les programmes INTERREG peuvent donc être intéressants car ils permettent de penser conjointement la planification, la question de l’aménagement du territoire en coopération avec les régions voisines. En fonction des programmes, les critères d’éligibilité (type d’acteurs, de projets et territoires éligibles, nombre de partenaires minimum, etc.) et les priorités diffèrent mais plusieurs caractéristiques se retrouvent dans la plupart des programmes : partenariat transnational obligatoire, tout type d’acteur éligible sauf exceptions, importance de la plus-value liée à la coopération. Sur les six programmes INTERREG qui couvrent la Région Grand Est, voici les programmes et priorités de la programmation 2021-2027 pertinents pour financer des projets visant à planifier, à aménager le territoire dans des espaces transfrontaliers :

* Le programme INTERREG VI A Rhin supérieur, qui couvre le territoire de l’ancienne région Alsace, comporte un objectif « Mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face aux facteurs climatiques aux niveaux national, régional et local, notamment en améliorant l’accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière ». Il couvre également plusieurs régions de l’Allemagne et de la Suisse.
* Il est pour l’instant prévu que le programme INTERREG VI A France-Wallonie-Vlaanderen, qui couvre le territoire de l’ancienne région Champagne-Ardenne, comporte un objectif « Promouvoir une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie nette zéro carbone ». Il couvre également le territoire des Hauts-de-France ainsi que la Wallonie et la Flandres.
* Le programme INTERREG VI B Espace Alpin, qui couvre le territoire de l’ancienne région Alsace ainsi que des régions en Italie, Slovénie, Allemagne et en Autriche, ainsi que la Suisse et le Liechtenstein, comporte un objectif « Tirer parti des avantages de la numérisation pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements » au sein de sa priorité « L'innovation et la numérisation au service d'une région alpine verte ». Celui-ci pourrait permettre de faire financer des projets de développement d’outils numériques favorisant la mobilité durable.

Ces informations, sur les priorités et types de projet éligibles, seront toutefois à vérifier lors de la publication des Programmes opérationnels 2021-2027 définitifs.

**Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) :** ce programme de financement vise à soutenir par des subventions le développement de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique. Le volet « transports » finance des actions (études, travaux) situées sur les corridors formant le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et contribuant à des projets considérés comme d’intérêt commun (listés en annexe du règlement du programme). Les projets peuvent être proposés par des Etats membres ou par d’autres organisations (organisations internationales, autorités locales ou régionales, organismes privés*, joint ventures*…) si elles ont l’accord des Etats membres en question. Les projets portent entre autres sur la mise en place d’infrastructures clefs (nœuds urbains, plateformes logistiques multimodales, ports, etc.) mais aussi sur le développement d’innovations dans le domaine de la mobilité : applications télématiques, carburants alternatifs, résilience des infrastructures au changement climatique, etc.

L’aménagement du territoire nécessitantdes investissements significatifs (de l’ordre de plusieurs millions d’euros), ceux-ci peuvent également être soutenus par **des dispositifs de prêts, de garanties ou d’apports en capital** proposés par les organisations et programmes suivants :

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) :** en tant que « banque européenne du climat », elle peut notamment apporter un appui au financement des investissements du secteur public et privé**.** Cet appui prend principalement la forme de prêts directement souscrits auprès de la BEI (pour des montants de l’ordre de plusieurs dizaines de millions d’euros), mais aussi via les intermédiaires financiers de la BEI (banques commerciales, Banque des territoires…) – ces prêts intermédiés sont alors plus accessibles aux petites entreprises et aux collectivités locales. La BEI propose également des prêts-cadres pour le secteur public, pour financer des programmes d’investissement publics soutenant des projets de plus petite taille sur le territoire.

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) – instrument de prêt du MIE :** une partie du Mécanisme pour l’interconnexion en Europe cité plus haut est géré par la BEI et consiste en un instrument de prêt dédié principalement au secteur des transports. Il est possible de combiner les deux volets du MIE sur un même projet (subvention et prêt). Les projets visés concernent notamment des transports plus propres et durables (multimodalité, réduction des émissions, renouvellement de flottes, etc.) les systèmes de gestion du trafic, la connexion des infrastructures et la mobilité future (carburants de substitution, nouveaux véhicules, numérique, automatisation, etc.)

**Banque européenne d’investissement – dispositifs d’assistance :** la BEI comporte également plusieurs services de conseil et d’assistance des projets. On peut notamment citer : le dispositifs JASPERS qui a pour objectif d’appuyer les villes et les régions dans le recours à certains programmes européens, dont le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe ; le dispositif URBIS qui a pour mission de conseiller les autorités urbaines en matière d’investissements ; ou encore ELENA qui fournit une assistance technique pour des programmes d’investissement en faveur de transports urbains innovants.

**InvestEU :** ce programme d’investissement majeur compte dans son volet « Infrastructures durables », un domaine d’intervention dédié aux infrastructures et solutions de mobilité, d’équipements et de technologies novatrices durables et sûres en matière de transport. Il pourra ainsi financier, via des prêts, garanties ou apports en capital, des projets en faveur d’infrastructures et moyens de transports sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la mobilité urbaine intelligente et durable, le renouvellement et la modernisation des actifs mobiles de transport, des infrastructures ferroviaires ou de navigation intérieure, des infrastructures pour les carburants de substitution, etc.

# Innovations technologiques, hydrogène

Les programmes sectoriels recherchent en majorité à financer des innovations technologiques : nouveaux carburants, nouveaux moteurs, nouvelles infrastructures, etc. un grand nombre d’entre eux permettent donc, à des degrés différents, de financer ce genre de sujets :

**LIFE -** ce programme est le seul programme dédié entièrement à l’environnement. Il possède des priorités spécifiques, prioritaires, mais est également ouvert aux propositions des porteurs de projet. La plus-value européenne est importante pour ces projets, qui peuvent être portés seuls ou par un partenariat, français ou international.

* **Volet « Ressources » -** Ce volet possède plusieurs priorités visant à financer des projets liés à la mobilité, notamment via les priorités « qualité de l’air » ou « lutte contre le bruit ». Ce volet cherche avant tout à financer une innovation européenne. Ce programme permet également de financer des actions de promotion/sensibilisation (actions de communication, de lobbying, participation des parties prenantes, modification des règlements et/ou procédures, rédaction de guides, etc.)
* **Volet « Climat »**, ce programme permet de financer des innovations ou bien des projets dits « de bonnes pratiques ». A la différence de « Ressources » qui cherchait une innovation ici ce qui est recherché c’est avant tout un impact soit sur l’atténuation des émissions de GES (notamment via le développement de l’hydrogène), mais ces projets doivent avoir un fort intérêt européen.
* **Volet « Gouvernance et information en matière d’environnement »** : il comporte des priorités en lien avec la mise en place de campagnes de sensibilisation pour la transition vers l’économie circulaire et la mise en place de *business model* durables.

**Actions Innovatrices Urbaines (UIA)**, ce programme vise à aider les autorités urbaines via notamment le financement de la « prise de risque » que représente le financement d’une innovation, difficile à entreprendre pour les acteurs publics. La question de la mobilité est particulièrement prégnante pour ce programme qui possède une thématique dédiée. Un projet UIA doit obligatoirement être porté par une autorité urbaine (ville, métropole, communauté de commune etc.) de plus de 50 000 habitants. Ici aussi des actions de promotion/sensibilisation peuvent être inclues dans le projet.

**Horizon Europe -** Le programme Horizon Europe cherche à financer des projets de recherche (développement d’une innovation européenne), via des partenariats internationaux relativement importants. Les innovations doivent être de maturité technologique variable selon les appels à projet.

* **Cluster 5** – ce cluster est le cluster Horizon Europe dédié à la mobilité, il cherche notamment à financer des projets liés à la mobilité en villes, au développement de technologies émergentes à forts potentiels, à l’hydrogène, au batteries, et au développement de modes de transports propres et compétitifs.
* **Cluster 6 –** ce cluster ne possède pour l’instant pas d’appels à projets visant la mobilité, mais la Destination « Environnement et objectif 0 pollution » pourrait posséder des appels dans les prochains programmes de travail (à partir de 2022).
* **Pilier III – EIC** - L’EIC fait partie du 3e pilier du programme Horizon Europe, et cherche principalement à financer l’innovation industrielle et la « prise de risque » en particulier pour les PME et start-up, sur des appels aux sujets ouverts mais devant tous faire preuve d’une forte innovation et d’une volonté (à termes) d’entrée sur le marché. Le programme est constitués d’appels ouverts (pas de priorités spécifiques) et de Défis aux priorités renouvelées tous les ans, mais comprenant toujours des priorités environnementales.

**INTERREG :** les programmes INTERREG visent à financer des projets de coopération transfrontalière/ transnationale sur des thématiques très variées, notamment sur la question du passage à une mobilité plus durable. En fonction des programmes, les critères d’éligibilité (type d’acteurs, de projets et territoires éligibles, nombre de partenaires minimum, etc.) et les priorités diffèrent mais plusieurs caractéristiques se retrouvent dans la plupart des programmes : partenariat transnational obligatoire, tout type d’acteur éligible sauf exceptions, importance de la plus-value liée à la coopération. Sur les six programmes INTERREG qui couvrent la Région Grand Est, voici les programmes et priorités de la programmation 2021-2027 pertinents pour financer des projets visant à développer des formes innovantes de mobilité durable, à faible impact climatique :

* Le programme INTERREG VI A Rhin supérieur, qui couvre le territoire de l’ancienne région Alsace, comporte un objectif « Mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face aux facteurs climatiques aux niveaux national, régional et local, notamment en améliorant l’accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière ». Il couvre également plusieurs régions de l’Allemagne et de la Suisse.
* Il est pour l’instant prévu que le programme INTERREG VI A France-Wallonie-Vlaanderen, qui couvre le territoire de l’ancienne région Champagne-Ardenne, comporte un objectif « Promouvoir une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie nette zéro carbone ». Il couvre également le territoire des Hauts-de-France ainsi que la Wallonie et la Flandres.
* Le programme INTERREG VI B Espace Alpin, qui couvre le territoire de l’ancienne région Alsace, comporte un objectif « Promouvoir les mesures d'efficacité énergétique » axé notamment sur la mobilité et le transport (mobilité électrique, hydrogène). Il couvre aussi des régions en Italie, Slovénie, Allemagne et en Autriche, ainsi que la Suisse et le Liechtenstein.
* Le programme INTERREG VI B Europe du Nord-Ouest, qui couvre l’ensemble du territoire du Grand Est, comporte un objectif « Promouvoir l'efficacité énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre ». Il concerne aussi des régions des Pays-Bas et de l’Allemagne, ainsi que la Belgique, le Luxembourg et l’Irlande.

Ces informations, sur les priorités et types de projet éligibles, seront toutefois à vérifier lors de la publication des Programmes opérationnels 2021-2027 définitifs.

**Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) :** ce programme de financement vise à soutenir le développement de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique. Le volet « transports » finance des actions (études, travaux) situées sur les corridors formant le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et contribuant à des projets considérés comme d’intérêt commun (listés en annexe du règlement du programme). Les projets peuvent être proposés par des Etats membres ou par d’autres organisations (organisations internationales, autorités locales ou régionales, organismes privés*, joint ventures*…) si elles ont l’accord des Etats membres en question. Les projets portent entre autres sur la mise en place d’infrastructures clefs (nœuds urbains, plateformes logistiques multimodales, ports, etc.) mais aussi sur le développement d’innovations dans le domaine de la mobilité : applications télématiques, carburants alternatifs, résilience des infrastructures au changement climatique, etc.

Le développement et le déploiement d’innovations technologiques pouvant nécessiter des investissements significatifs (de l’ordre de plusieurs millions d’euros), ceux-ci peuvent également être soutenus par **des dispositifs de prêts, de garanties ou d’apports en capital** proposés par les organisations et programmes suivants :

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) :** en tant que « banque européenne du climat », elle peut notamment apporter un appui au financement des investissements du secteur public et privé**.** Cet appui prend principalement la forme de prêts directement souscrits auprès de la BEI (pour des montants de l’ordre de plusieurs dizaines de millions d’euros), mais aussi via les intermédiaires financiers de la BEI (banques commerciales, Banque des territoires…) – ces prêts intermédiés sont alors plus accessibles aux petites entreprises et aux collectivités locales. La BEI propose également des prêts-cadres pour le secteur public, pour financer des programmes d’investissement publics soutenant des projets de plus petite taille sur le territoire.

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) – instrument de prêt du MIE :** une partie du Mécanisme pour l’interconnexion en Europe cité plus haut est géré par la BEI et consiste en un instrument de prêt dédié principalement au secteur des transports. Il est possible de combiner les deux volets du MIE sur un même projet (subvention et prêt). Les projets visés concernent notamment des transports plus propres et durables (multimodalité, réduction des émissions, renouvellement de flottes, etc.) les systèmes de gestion du trafic, la connexion des infrastructures et la mobilité future (carburants de substitution, nouveaux véhicules, numérique, automatisation, etc.).

**Banque européenne d’investissement – dispositifs d’assistance :** la BEI comporte également plusieurs services de conseil et d’assistance des projets. On peut notamment citer : le dispositifs JASPERS qui a pour objectif d’appuyer les villes et les régions dans le recours à certains programmes européens, dont le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe ; le dispositif URBIS qui a pour mission de conseiller les autorités urbaines en matière d’investissements ; ou encore ELENA qui fournit une assistance technique pour des programmes d’investissement en faveur de transports urbains innovants.

**InvestEU :** ce programme d’investissement majeur compte dans son volet « Infrastructures durables », un domaine d’intervention dédié aux infrastructures et solutions de mobilité, d’équipements et de technologies novatrices durables et sûres en matière de transport. Il pourra ainsi financier, via des prêts, garanties ou apports en capital, des projets en faveur d’infrastructures et moyens de transports sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la mobilité urbaine intelligente et durable, le renouvellement et la modernisation des actifs mobiles de transport (y compris hydrogène), des infrastructures ferroviaires ou de navigation intérieure, des infrastructures pour les carburants de substitution, etc. Son volet « Recherche, innovation et numérisation » devra en outre financer des activités de recherche, de développement de produits, de démonstration, d’innovation et de numérisation dans divers secteurs, y compris les transports, et ce afin de permettre le déploiement industriel de technologies démontrées.

# Conversion de flottes, rétrofit et économie circulaire

L’économie circulaire est l’une des priorités de la Commission européenne pour la période 2021-2027, des possibilités de financement sur ces sujets se retrouvent donc dans beaucoup de programmes :

**LIFE –** ce programme est le seul programme dédié entièrement à l’environnement. Il possède des priorités spécifiques, prioritaires, mais est également ouvert aux propositions des porteurs de projet. La plus-value européenne est importante pour ces projets, qui peuvent être portés seuls ou par un partenariat, français ou international.

* **Volet « Ressources »**, ce programme possède plusieurs priorités visant à financer des projets de démonstration sur le terrain d’innovations techniques, notamment en termes de *retrofit* des véhicules mais également d’économie circulaire (mine urbaine, démantèlement et recyclage des véhicules en fin de vie y compris véhicules électriques et batteries, etc.)
* **Volet « Climat »**, ce programme permet de financer des innovations ou bien des projets dit « de bonnes pratiques ». A la différence de « Ressources » qui cherchait une innovation ici ce qui est recherché c’est avant tout un impact soit sur l’atténuation des émissions de GES, avec un intérêt européen.
* **Le volet « Gouvernance et information en matière d’environnement »** prévoit des priorités en lien avec la mise en place de campagnes de sensibilisation pour la transition vers l’économie circulaire et la mise en place de *business model* durables.

**Actions Innovatrices Urbaines (UIA)**, ce programme vise à aider les autorités urbaines via notamment le financement de la « prise de risque » que représente le financement d’une innovation, difficile à entreprendre pour les acteurs publics. Les nouvelles mobilités et les innovations technologiques sont donc abordées par le programme, mais plus sous un angle de développement d’infrastructure ou de gouvernance. Un projet UIA doit obligatoirement être porté par une autorité urbaine (ville, métropole, communauté de commune etc.) de plus de 50 000 habitants. Ici aussi des actions de promotion/sensibilisation peuvent être inclues dans le projet.

**Horizon Europe –** Le programme Horizon Europe cherche à financer des projets de recherche (développement d’une innovation européenne), via des partenariats internationaux relativement importants. Les innovations doivent être de maturité technologique variable selon les appels à projet.

* **Cluster 4** - Le programme Horizon Europe cherche à financer des projets de recherche (développement d’une innovation européen), et ce cluster vise principalement la décarbonation de l’industrie, mais possède une Destination 5 qui vise à améliorer le cycle de vie des ressources et la réduction de l’empreinte écologique de plusieurs secteurs, y compris le transport.
* **Cluster 5** – ce cluster est le cluster Horizon Europe dédié à la mobilité. Le retrofit y est surtout pris en compte sur des sujets précis (lié aux tuyaux d’échappement ou au freinage, au rétrofit des bateaux, etc. ) mais l’économie circulaire s’y retrouve dans de nombreux appels.
* **Cluster 6** – Ce cluster contient plusieurs volets dédiés à l’économie circulaire et à la transition depuis l’économie « basée sur le pétrole » à une bio économie.
* **Pilier III – EIC** - L’EIC fait partie du 3e pilier du programme Horizon Europe, et cherche principalement à financer l’innovation industrielle et la « prise de risque » en particulier pour les PME et start-up, sur des appels aux sujets ouverts mais devant tous faire preuve d’une forte innovation et d’une volonté (à termes) d’entrée sur le marché. Le programme est constitués d’appels ouverts (pas de priorités spécifiques) et de Défis aux priorités renouvelées tous les ans, mais comprenant toujours des priorités environnementales.

**Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) :** ce programme de financement vise à soutenir le développement de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique. Le volet « transports » finance des actions (études, travaux) situées sur les corridors formant le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et contribuant à des projets considérés comme d’intérêt commun (listés en annexe du règlement du programme). Les projets peuvent être proposés par des Etats membres ou par d’autres organisations (organisations internationales, autorités locales ou régionales, organismes privés*, joint ventures*…) si elles ont l’accord des Etats membres en question. Les projets financés peuvent porter sur le financement de conversion de flottes de véhicules (ex : conversion de flottes de bus en bus hydrogène).

La mise en place et le déploiement de schémas d’économie circulaire et la conversion de flottes de véhicules peut nécessiter des investissements significatifs. Ceux-ci peuvent également être soutenus par **des dispositifs de prêts, de garanties ou d’apports en capital** proposés par les organisations et programmes suivants :

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) :** en tant que « banque européenne du climat », elle peut notamment apporter un appui au financement des investissements du secteur public et privé**.** Cet appui prend principalement la forme de prêts directement souscrits auprès de la BEI (pour des montants de l’ordre de plusieurs dizaines de millions d’euros), mais aussi via les intermédiaires financiers de la BEI (banques commerciales, Banque des territoires…) – ces prêts intermédiés sont alors plus accessibles aux petites entreprises et aux collectivités locales. La BEI propose également des prêts-cadres pour le secteur public, pour financer des programmes d’investissement publics soutenant des projets de plus petite taille sur le territoire.

**Banque européenne d’investissement** **(BEI) – instrument de prêt du MIE :** un volet du Mécanisme pour l’interconnexion en Europe est géré par la BEI et consiste en un instrument de prêt dédié principalement au secteur des transports. Les projets visés concernent notamment des transports plus propres et durables (multimodalité, réduction des émissions, renouvellement de flottes, etc.) les systèmes de gestion du trafic, la connexion des infrastructures et la mobilité future (carburants de substitution, nouveaux véhicules, numérique, automatisation, etc.).

**Banque européenne d’investissement – dispositifs d’assistance :** la BEI comporte également plusieurs services de conseil et d’assistance des projets. On peut notamment citer : le dispositifs JASPERS qui a pour objectif d’appuyer les villes et les régions dans le recours à certains programmes européens, dont le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe ; le dispositif URBIS qui a pour mission de conseiller les autorités urbaines en matière d’investissements ; ou encore ELENA qui fournit une assistance technique pour des programmes d’investissement en faveur de transports urbains innovants.

**InvestEU :** ce programme d’investissement majeur compte dans son volet « Infrastructures durables », deux domaines d’intervention dédiés respectivement à la mobilité et à l’environnement (y compris l’économie circulaire). Il pourra ainsi financer, via des prêts, garanties ou apports en capital, le renouvellement et la modernisation des actifs mobiles de transport, des infrastructures de gestion des déchets, des projets et entreprises mettant en œuvre l’économie circulaire, etc.

# Montée en compétences et sensibilisation

Un grand nombre de programmes européens demande à ce que ces deux sujets soient abordés de manière transversale, en plus des objectifs principaux, aux impacts directs et concrets sur le sujet du projet (c’est par exemple le cas pour les programmes LIFE, UIA, Interreg…).

Certains programmes permettent cependant de viser de manière plus spécifique ces deux aspects, en en faisant le cœur des projets. C’est notamment le cas pour :

**LIFE –** ce programme est le seul programme dédié entièrement à l’environnement. Il possède des priorités spécifiques, prioritaires, mais est également ouvert aux propositions des porteurs de projet. La plus-value européenne est importante pour ces projets, qui peuvent être portés seuls ou par un partenariat, français ou international. Les projets de type « Gouvernance et information » financent des actions de dissémination et de sensibilisation sur des thématiques environnementales et/ou climatiques, afin de dégager un impact concret. Il conviendra de vérifier si les priorités décrites ci-après seront toujours financées par le programme sur la période 2021-2027, pour les projets type « *Other action grants* ».

* **Le volet « Gouvernance et information en matière d’environnement »** prévoit des priorités en lien avec la mise en place de campagnes de sensibilisation pour la transition vers l’économie circulaire et la mise en place de *business model* durables, le soutien à de réseaux d’experts et de praticiens permettant d’améliorer les qualifications professionnelles et la formation, etc.
* **Le volet « Gouvernance et information en matière de climat »** : prévoit des priorités en lien avec la consommation de carburant et les émissions des véhicules : développement d’applications, de plateformes de comparaison des véhicules, campagnes d’information, etc.

**Erasmus+**: à travers son **action-clef n°1**, le programme Erasmus+ permet de financer des projets de mobilité pour les apprenants et personnels de l’enseignement scolaire, supérieur, de la formation professionnelle. L’une des priorités transversales du programme est l’environnement et la lutte contre le changement climatique, il pourrait donc permettre aux acteurs de l’enseignement, de la formation et de la jeunesse de financer des projets de mobilité en lien avec le développement de compétences sur la mobilité durable.

**Erasmus+** : à travers son **action-clef n°2**, le programme Erasmus+ permet de financer des projets visant à élaborer et/ou partager des méthodes et des outils de travail innovants dans les domaines de l’éducation, de la formation, la jeunesse et du sport. Ils peuvent être portés par tous les acteurs des domaines cités ci-dessus et doivent avoir une dimension internationale. L’environnement et la lutte contre le changement climatique étant une priorité transversale du programme, il pourrait permettre de financer des projets de coopération visant à former de la main d’œuvre et à faire monter en compétences des professionnels sur le thème de la mobilité durable.

**INTERREG :** les programmes INTERREG visent à financer des projets de coopération transfrontalière/ transnationale sur des thématiques très variées, et notamment des projets liés à la formation et la montée en compétences de la main d’œuvre de part et d’autre des frontières. En fonction des programmes, les critères d’éligibilité (type d’acteurs, de projets et territoires éligibles, nombre de partenaires minimum, etc.) et les priorités diffèrent mais plusieurs caractéristiques se retrouvent dans la plupart des programmes : partenariat transnational obligatoire, tout type d’acteur éligible sauf exceptions, importance de la plus-value liée à la coopération. Sur les six programmes INTERREG qui couvrent la Région Grand Est, voici les programmes et priorités de la programmation 2021-2027 pertinents pour financer des projets en lien avec la formation et la montée en compétence de la main d’œuvre sur la mobilité durable :

* + Le programme INTERREG VI A Grande région, qui couvre le territoire de l’ancienne région Lorraine, comporte un objectif « Améliorer l’égalité d’accès à des services inclusifs et de qualité dans l’éducation, la formation et l’apprentissage tout au long de la vie en développant des infrastructures accessibles, notamment en favorisant la résilience de l’éducation et de la formation à distance et en ligne ». Il couvre également le Luxembourg, la Wallonie et plusieurs régions d’Allemagne.
* Le programme INTERREG VI A Rhin supérieur, qui couvre le territoire de l’ancienne région Alsace, comporte un objectif axé sur la formation « Améliorer l'égalité de l'accès à des services de qualité et inclusifs dans l'éducation, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie grâce au développement d'infrastructures accessibles, notamment en favorisant la résilience dans le domaine de l'enseignement et de la formation à distance et en ligne » et des actions de sensibilisation pourraient également être financées sous l’objectif « Mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face aux facteurs climatiques aux niveaux national, régional et local, notamment en améliorant l’accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière ». Ce programme couvre également plusieurs régions de l’Allemagne et de la Suisse. Il couvre également plusieurs régions de l’Allemagne et de la Suisse.
* Il est pour l’instant prévu que le programme INTERREG VI A France-Wallonie-Vlaanderen, qui couvre le territoire de l’ancienne région Champagne-Ardenne, comporte un objectif « Promouvoir une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie nette zéro carbone » qui pourrait permettre de financer des actions de sensibilisation/montée en compétences des acteurs. Ce programme couvre également le territoire des Hauts-de-France ainsi que la Wallonie et la Flandres.
  + Le programme INTERREG VI C pour des projets de coopération interrégionale améliorant la gouvernance sur cette thématique en particulier. Il couvre l’ensemble de l’Europe, la Norvège ainsi que la Suisse et donc l’ensemble du territoire du Grand Est.

Ces informations, sur les priorités et types de projet éligibles, seront toutefois à vérifier lors de la publication des Programmes opérationnels 2021-2027 définitifs.

# A savoir

En plus de ces programmes de financement spécifiques, d’autres initiatives existent qui pourraient permettre de financer des projets liés à la mobilité :

* Dans le cadre du plan de relance *Next Generation EU* par exemple, et surtout de son initiative phare « Facilité pour la relance et la résilience » des objectifs qualitatifs et quantitatifs ont été fixés par les plans nationaux de relance, que l’Etat sera obligé d’atteindre s’il souhaite obtenir les financements liés. Par exemple, pour la mobilité, l’Etat s’est fixé des objectifs en termes de verdissement des ports, de sécurisation des réseaux ferroviaire, de développement de l’hydrogène etc. à atteindre avant 2026. Le plan national français peut être trouvé [ici](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/plan-de-relance/PNRR%20Francais.pdf).

La France devrait ainsi recevoir 40 milliards d’euros de subvention au titre de la Facilité, qui participeront au financement des 100 milliards d’euros du plan France Relance.

* Dans le cadre du plan de relance *Next Generation EU*, et de son initiative « React-EU », une enveloppe de 188 millions d’euros a été attribuée au Grand Est, qui doit la distribuer en 2021 et 2022. L’un des grands axes de React-EU est dédié au numérique. Parmi les actions visées, diverses solutions liées au développement numérique de l’action publique, comme le développement de systèmes d’information multimodale et de plateformes numériques de mobilité interopérable ou encore de solutions d’optimisation des flux, peuvent être financées. Plus d’informations disponibles [ici](https://europe-en-lorraine.eu/espace-telechargement/le-suivi-des-programmes/). (*NB : à la date d’établissement de cette fiche – juin 2021 – les documents définitifs ne sont pas encore adoptés, ces informations sont sujettes à modification*.)
* Le Fonds de Transition Juste, nouvelle composante intégrée au Programme opérationnel FEDER-FSE (désormais FEDER-FTJ-FSE+), vise à accompagner les départements de Moselle, Meurthe-et-Moselle et Haut-Rhin dans leur reconversion économique via des investissements dans les entreprises, le soutien à la recherche et à l’innovation, les énergies propres et l’économie circulaire. Les investissements dans des infrastructures pour des énergies propres et plus abordables, et dans les énergies renouvelables pourront bénéficier d’un appui du FTJ, y compris les projets liés à la mobilité comme l’usage du bioGNV ou les expérimentations de l’exploitation de l’hydrogène. Les investissement dans la mobilité locale intelligente et durable sont également visés (aménagement d’infrastructures logistiques par exemple). Plus d’informations [ici](https://europe-en-lorraine.eu/mise-a-disposition-des-documents-relatifs-au-programme-feder-ftj-fse-du-grand-est-et-du-massif-des-vosges-2021-2027/). (*NB : à la date d’établissement de cette fiche – juin 2021 – les documents définitifs ne sont pas encore adoptés, ces informations sont sujettes à modification*.)
* Le programme Horizon Europe a lancé une expérimentation, avec la mise en place de cinq grandes « Mission », dont 4 axées sur l’environnement (Cancer ; Adaptation au changement climatique ; Santé des océans, des côtes et des eaux de rivières ; Santé des sols et alimentations ; Villes climatiquement neutres). Les villes candidates doivent se doter d’une stratégie pour atteindre la neutralité climatique d’ici 2030. Selon le degré d’avancement de chaque ville la Commission va mettre un processus d’accompagnement adapté. Plus d’informations peuvent être trouvées sur la [page internet](https://ec.europa.eu/mission-cities) de la mission, ou en écrivant au [point de contact](mailto:RTD-HORIZON-EUROPE-MISSION-CITIES@ec.europa.eu) dédié.

**Un benchmark de projets financés peut être trouvé ici. Voici la partie « Mobilité » :**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Programme UE | Nom du projet | Porteur du projet | Subvention UE | Site web |
| **Mobilité** | | | | |
| MIE Transport | Nordic Hydrogen Corridor: zero emission transport between the capitals of the Nordic countries with fuel cell vehicles - 2016-SE-TM-0242-S | Vätgas Sverige Ideell Förening (Hydrogen Sweden Association) | 9 684 875,00 € | [Lien](https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2016-se-tm-0242-s) |
| LIFE | LIFE 'N GRAB HY! - LIquidation des niveaux d'émission et de bruit complets pendant la collecte GARBage avec de l'hydrogène! LIFE14 ENV / BE / 000415 | WaterstofNet vzw | 1 644 229,00 € | [Lien](https://www.lifeandgrabhy.eu/) |
| MIE Transport | Sea Li-on - 2019-EU-TM-0097-S | Stena Rederi AB (Suède) | 1 213 750,00 € | [Lien](https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2019-eu-tm-0097-s) |
| LIFE | LIFE CLINSH - CLean INland SHipping LIFE15 ENV/NL/000217 | Provincie Zuid-Holland (autorité locale) | 5 108 937,00 € | [Lien](https://www.clinsh.eu/) |
| INTERREG Europe du Nord-Ouest | H2SHIPS - System-Based Solutions for H2-Fuelled Water Transport in North-West Europe | EIfER (Institut européen de recherche énergétique) | 3 470 000,00 € | [Lien](https://www.nweurope.eu/projects/project-search/h2ships-system-based-solutions-for-h2-fuelled-water-transport-in-north-west-europe/) |
| Urban Innovative Action | COMMUTE | Toulouse Métropole | 4 192 419,48 € | [Lien](https://www.projetcommute.fr/) |
| H2020 | Simulation using Building Information Modeling Methodology of Multimodal, Multipurpose and Multiproduct Freight Railway Terminals Infrastructures.  Grant agreement ID: 690658 | IDP INGENIERIA Y ARQUITECTURA IBERIA SL | 2 999 547,50 € | [Lien](http://www.intermodeleu.eu/) |
| LIFE | I-SharE LIFE - Innovative sharing solutions for full electric travels in small and medium size urban areas LIFE17 ENV/IT/000212 | FNM Group | 3 398 535,00 € | [Lien](http://www.i-sharelife.eu/en/homepage-2/) |
| LIFE | PERHT - PARKING GREEN SERVICES POUR UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT DANS LES VILLES HISTORIQUES LIFE11 ENV / IT / 000015 | ACTT Spa - Azienda Consorzio Trevigiano Trasporti | 706 810,00 € | [Lien](http://www.perht-lifeplus.eu/) |
| LIFE | Life PlasPLUS - Recycling of high-quality secondary thermoplastics and critical raw materials coming from mixed WEEE and EoL vehicles LIFE18 ENV/BE/000368 | Comet Traitements SA | 1 430 450,00 € | [Lien](https://www.lifeplasplus.eu/) |
| Banque européenne d’investissement | TB CLEAN URBAN TRANSPORT FLEET RENEWAL | Promoteur – Intermédiaire Financier TRANSPORTS DE BARCELONA SA | 124 000 000,00 € | [Lien](https://www.eib.org/fr/projects/pipelines/all/20180474) |
| LIFE | LIFE SAVE - Solar Aided Vehicle Electrification LIFE16 ENV/IT/000442 | Mecaprom Technologies Corporation Italia Srl | 1 814 187,00 € | [Lien](https://www.life-save.eu/fr/home-fr/) |
| INTERREG Germany-Netherlands | LNG PILOTS | Stichting Energy Valley | 3 373 641,80 € | [Lien](https://lngpilots.eu/) |
| LIFE | LIFE DUALNG - Heavy-duty vehicles retrofitting by Dual Fuel Liquid Natural Gas technology LIFE19 ENV/IT/000209 | BM Carrozzerie SRL | 724 290,00 € | [Lien](https://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=7595) |

1. Si la plupart des programmes possèdes des programmes de travail permettant de connaitre les priorités et sujets des appels à projet sur les 7 prochaines années, Horizon Europe publie des programmes de travail biannuel (2021-2022). Les informations présentées ici sont donc valable pour ce programme de travail. [↑](#footnote-ref-1)