



Investissements d'Avenir

Ville de Demain



CAHIER DES CHARGES VOLET 2

VILLE DE DEMAIN



IMPORTANT

ADRESSES DE PUBLICATION DE L'APPEL A PROJETS

<http://cdcinvestissementsdavenir.achatpublic.com>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

<http://www.gouvernement.fr/> (rubrique « Investissements d'avenir »)

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Vous pouvez poser vos questions directement en sélectionnant cet appel à projets sur le site des consultations de la Caisse des Dépôts jusqu'au 22 février 2012 à 12h00 :

Ou par courrier à l'adresse suivante :

Caisse des Dépôts

Département Politique de la Ville et Développement Urbain

Ville de demain – Cahier des charges volet 2

72, avenue Pierre Mendès-France

75941 Paris Cedex 13

DATE DE CLOTURE

Les projets doivent être déposés sous forme électronique, impérativement avant la clôture de l'appel à projets, la date et l'heure de réception faisant foi :

LE 29 FEVRIER 2012 A 18 HEURES 00 (HEURE DE PARIS)

sur le site des consultations de la Caisse des Dépôts

<http://cdcinvestissementsdavenir.achatpublic.com>

Les modalités détaillées de soumission sont précisées dans l'encadré ci-après et au paragraphe 3.1

MODALITÉS DE DÉPÔT EN LIGNE

Les porteurs de projets sont invités à télécharger le dossier de soumission et à déposer leur réponse sur le site de la Caisse des Dépôts des consultations Investissements d'avenir, accessible à l'adresse suivante :

<http://cdcinvestissementsdavenir.achatpublic.com>

Le site des consultations Investissements d'avenir de la Caisse des Dépôts offre une plate-forme et des échanges sécurisés.

Il est dès lors nécessaire :

- d'installer l'environnement d'exécution Java pour déposer le projet ; un lien permettant l'installation gratuite du logiciel est proposé lors du téléchargement ; le soumissionnaire contactera son service informatique si celui-ci a la responsabilité de contrôler l'installation de nouveaux logiciels ;
- d'ouvrir un compte sur le site de la consultation ;
- de prendre en considération le fait que la durée du téléchargement est fonction du débit de l'accès internet du soumissionnaire et de la taille des documents à transmettre : il convient par conséquent de **ne pas attendre la date limite de dépôt des projets pour la transmission des fichiers de réponse par voie électronique.**
Seule l'heure de fin de réception fait foi : la date et l'horodatage proviennent de la plate-forme et le soumissionnaire remettant un pli électroniquement en accepte explicitement l'horodatage ;
- **de noter que le certificat de signature est facultatif pour déposer la réponse sur la plate-forme;**
- de se reporter pour plus de détails au guide d'utilisation accessible sur le site internet de la Caisse des Dépôts des consultations (rubrique Investissements d'avenir) et d'appeler en cas de problème l'assistance téléphonique au 0 892 23 21 20.

Les porteurs de projet qui souhaiteraient, en amont du dépôt réel de leur dossier de réponse, tester cette procédure sont invités à se connecter sur le site de formation mis à leur disposition à l'adresse URL suivante :

https://formation-empruntnational.achatpublic.com/ecole-sdm/ent/gen/ent_detail.do?PCSLID=CSL_2011_JGR3SUMn3B&v=1&selected=0

Ils devront télécharger la consultation test, puis déposer une réponse fictive en suivant les instructions données. Ce dépôt ne pourra en aucun cas être considéré comme une réponse valide au présent appel à projets.

Sommaire

- ◆ **Contexte et objectifs du cahier des charges**
- ◆ **1. Rappel de la démarche engagée par le Ministère au titre des « EcoCités »**
 - Rappel de la démarche Ecocité
 - Objectifs à l'échelle des agglomérations : la définition d'une stratégie globale de projet
- ◆ **2. Nature des projets attendus**
 - Déclinaison opérationnelle des projets
 - Niveau d'innovation et de performance environnementale
 - Exigences de cofinancement
 - Qualité du partenariat
 - Maturité attendue des investissements
 - Articulation avec d'autres projets susceptibles de bénéficier des « Investissements d'avenir »
- ◆ **3. Modalités de sélection**
 - Processus de sélection
 - Processus d'accompagnement de l'Etat
 - Deuxième session de sélection des actions
 - Nature et rôle des instances de décision
 - Critères d'appréciation et de sélection
 - Contenu du dossier de soumission
- ◆ **4. Dispositions générales pour le financement**
 - Bénéficiaires finaux
 - Nature et niveau des financements de l'Etat
 - Articulation des aides publiques
- ◆ **5. Gouvernance locale des projets**
- ◆ **6. Evaluation des projets et reporting**
- ◆ **Annexes**
 - Annexe 1 : calendrier
 - Annexe 2 : axes d'intervention détaillés
 - Annexe 3 : ingénierie – règles d'usage des fonds
 - Annexe 4 : composition du comité de pilotage national
 - Annexe 5 : dossier type
 - Annexe 6 : éléments financiers relatifs aux demandes de prise de participation
 - Annexe 7 : éléments financiers relatifs aux demandes de subvention
 - Annexe 8 : plans de financement global des actions
 - Annexe 9 : rappel des critères de performance du programme

Contexte et objectifs du cahier des charges

Pour répondre aux enjeux urbains du développement durable, le Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) a annoncé le 22 octobre 2008 la mise en œuvre du Plan Ville durable, qui s'est notamment traduit par le lancement de l'appel à projets EcoQuartier et de la démarche EcoCité.

Demandé par le Président de la République, le rapport sur les « Investissements d'avenir » de Messieurs Juppé et Rocard a par ailleurs mis en avant une action relative au développement de villes durables, avec la mise en place de programmes urbains qui devront répondre à plusieurs conditions :

« - S'inscrire dans une stratégie urbaine intégrée de densification, d'amélioration énergétique de l'habitat, et de maîtrise de la mobilité qui vise la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre et la création de villes à énergie positive,

- développer une démarche innovante et expérimentale qui vise à faire la démonstration de l'intérêt économique et écologique de nouvelles solutions d'aménagement urbain et de mobilité,

- faire l'objet majoritairement de cofinancements des collectivités territoriales, des opérateurs privés et de l'union européenne. »

Dans le cadre de la mise en œuvre de ces « Investissements d'avenir » (loi de finance rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010), le nouveau programme « Transport et urbanisme durables » a été doté d'un budget de 1 milliard d'euros. Il a pour objet de financer l'action « Ville de demain », en soutenant l'investissement dans les villes. Dans ce cadre, un Fonds a été créé et fait l'objet d'une convention entre l'Etat et la Caisse des Dépôts et Consignations, opérateur de l'action « Ville de demain », signée le 28 septembre 2010.

Grâce à ce Fonds, le financement de projets démonstrateurs et exemplaires favorisera l'évolution des usages et des pratiques urbaines afin de développer une ville saine, économe, adaptable, robuste, abordable, attractive, grâce à une approche intégrée et innovante des transports et de la mobilité, de l'énergie et des ressources, de l'organisation urbaine et de l'habitat.

Le présent cahier des charges a pour objet de définir le cadre d'usage du Fonds « Ville de demain » et de préciser les modalités de sélection des actions susceptibles d'être financées sur le volet 2 de cette action.

Ce deuxième volet est doté d'un budget de 235 M€ qui se décompose en deux tranches :

- 117,5 M€ pour la tranche 1 jusqu'à 2014

- 117,5 M€ pour la tranche 2 de 2015 à 2017.

Ce fonds interviendra à part égale sous forme de subventions à l'investissement et à l'ingénierie et sous forme de prises de participation.

Les collectivités locales éligibles à ce deuxième volet sont invitées à concourir par courrier, les réponses étant attendues au plus tard le 29 février 2012 à minuit, et à déposer celles-ci par voie électronique sur le site de la Caisse des Dépôts des consultations investissements d'avenir ce même jour avant 18 heures.

1- Rappel de la démarche engagée par le MEDDTL au titre des « EcoCités »

- **1.1 Rappel : La démarche EcoCité**

La nécessité d'entreprendre, dans certaines aires urbaines, un effort quantitatif et qualitatif de construction visant à permettre l'émergence de villes ou morceaux de villes véritablement durables a été reconnue par les participants à la table ronde finale du Grenelle Environnement, qui ont pris pour engagement que de grands projets d'innovation architecturale, sociale, et énergétique soient réalisés.

Cet engagement a été repris à l'article 7 de la loi Grenelle I, qui dispose que l'État « encouragera la réalisation, par des agglomérations volontaires, de programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale et sociale, en continuité avec le bâti existant, qui intégreront dans leurs objectifs la rénovation du patrimoine existant, le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, la prise en compte des enjeux économiques et sociaux, la réduction de la consommation d'espace et la réalisation de plusieurs écoquartiers ».

La démarche EcoCité est une démarche partenariale conduite par l'Etat, destinée à accompagner de grandes agglomérations françaises dans leur prise en compte des objectifs du Grenelle. Elle constitue l'une des quatre actions opérationnelles du Plan Ville durable, lancé le 22 octobre 2008, avec l'appel à projets EcoQuartier, l'appel à projets Transport urbain, et la promotion et la valorisation de la Nature en ville.

Le Plan Ville durable constitue un levier essentiel de la mutation de la société française vers un nouveau modèle de développement : il vise à favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, construire, faire évoluer et gérer la ville. Les projets attendus, innovants, écologiques, doivent témoigner de l'excellence des acteurs français de l'aménagement et de la construction, et permettre de valoriser à l'échelle nationale mais aussi internationale les projets exemplaires. Ils auront aussi un effet d'entraînement collectif, en démultipliant les expériences, pour diffuser de nouvelles pratiques, développer de nouveaux savoir-faire, et susciter les nouveaux métiers de la croissance verte.

Les attendus de la démarche EcoCité visent à affiner et à valoriser les stratégies opérationnelles des collectivités pour répondre à l'atteinte d'objectifs ambitieux et transversaux en matière de développement urbain durable, à travers plusieurs systèmes d'actions exemplaires.

- **1.2. Objectifs à l'échelle des grands territoires urbains : la définition d'une stratégie globale de projet**

La notion de ville durable est une notion éminemment complexe, difficile à conceptualiser, de par la multiplicité des aspects qu'elle recouvre et de par le jeu des interactions entre les différentes composantes environnementales, économiques, et sociales du développement durable.

Le dialogue itératif initié entre l'Etat et les 13 premières EcoCités sélectionnées en 2009 a effectivement permis de souligner l'importance d'une articulation fine entre :

- une identification des enjeux territoriaux, sur la base d'un diagnostic partagé, à l'échelle d'un grand territoire urbain;
- une réponse stratégique globale de développement urbain durable, dans une vision prospective ;

Cette dernière s'appuie sur les outils de planification existants ou en cours d'élaboration (agendas 21, SCOT, PDU, PLU, PLH, schémas d'implantation commerciale, bilan carbone territorial, plan climat énergie territorial, etc.) ;

- un partage de ces objectifs par l'ensemble des acteurs locaux, appuyé par un dispositif de pilotage à la fois décisionnel et opérationnel.

- 1.2.1. Les territoires en région

La réponse au présent cahier des charges devra préciser la stratégie globale de projet développée a minima pour la période 2010-2020, en précisant les évolutions attendues du territoire, et en présentant notamment:

- 1- le diagnostic partagé et les enjeux du territoire en matière de développement urbain durable ;
- 2- la stratégie d'ensemble développée :
 - la vision prospective à moyen terme pour le territoire, identifiant par exemple un scénario tendanciel et des hypothèses stratégiques,
 - l'articulation de la stratégie avec les outils de planification et les documents d'urbanisme en vigueur ou à venir : SCOT et PLU, PDU, etc. ainsi qu'avec l'ensemble des documents de portée environnementale (plan climat énergie territorial, ...)
 - l'articulation interne des différentes dimensions du projet (cohérence entre la politique de transport urbain et interurbain, l'urbanisation, le développement économique, les fonctions urbaines, la qualité environnementale),
- 3- le projet EcoCité

Le périmètre du projet EcoCité sera choisi en fonction de son caractère stratégique en terme de développement du grand territoire.

Le projet EcoCité qui sera développé devra préciser les objectifs ambitieux selon les quatre axes stratégiques suivants :

- **Environnement et ressources** : réduction des consommations d'énergie, d'eau, de matières premières et des émissions de déchets, de polluants atmosphériques et de CO₂ ; anticipation des changements climatiques, place à la nature en ville, prévention des risques naturels et industriels, etc.
- **Stratégie foncière et mise en valeur des espaces** : maîtrise de l'étalement urbain, utilisation du sol de manière intense en lien avec les transports en commun, recherche de formes urbaines plus compactes, développement de la mixité fonctionnelle et d'une offre dense, diversifiée, attractive de services aux habitants, etc.
- **Connexions et mobilités** : offre d'une palette de mobilités privilégiées selon leur faible niveau de pollution et de consommation d'énergie, développement d'un fonctionnement plus intelligent et plus sobre des réseaux urbains d'eau, d'électricité, de transports, de chauffage, recherche des modes de déplacements alternatifs, développement des capacités des réseaux numériques, etc.
- **Cohésion sociale, qualité de vie et attractivité du territoire** : équilibre des fonctions urbaines avec notamment le développement de services, d'activités et de commerces, déploiement d'une offre de logements diversifiés à une échelle pertinente, promotion d'une mixité sociale au sein des quartiers, etc.

- 4- l'articulation de différents périmètres :
 - Périmètre de réflexion (grand territoire urbain),
 - Périmètre du projet d'EcoCité (site stratégique de reconquête urbaine à l'échelle de un ou plusieurs quartiers)
 - Périmètre(s) prioritaire(s) d'intervention opérationnelle (périmètres plus ciblés à l'échelle d'un projet urbain)

- 1.2.2. Cas particulier de l'Ile de France

En Ile de France, la réponse au présent cahier des charges se fera en pleine articulation avec les réflexions engagées dans le cadre de la préparation des contrats de développement territorial (CDT). Aussi, les éléments de stratégie développés à moyen terme devront comporter les éléments suivants :

- 1- le diagnostic partagé et les enjeux du territoire en matière de développement urbain durable mise en valeur dans le cadre de la construction du CDT ; le diagnostic devra notamment tenir compte de la situation en terme de logements ;
- 2- la stratégie d'ensemble développée :

Elle s'appuiera sur les réflexions conduites dans le cadre de l'élaboration du CDT et pourra comprendre, selon l'état d'avancement des discussions, les éléments suivants :

- la vision prospective à moyen terme pour le territoire, identifiant par exemple un ou plusieurs scénarii tendanciels et des hypothèses stratégiques,
 - l'identification des enjeux d'articulation de la stratégie avec les outils de planification et les documents d'urbanisme en vigueur ou à venir aux différentes échelles : SCOT et PLU, PDU, etc. ainsi qu'avec l'ensemble des documents de portée environnementale (plan climat énergie territorial, ...)
 - l'identification des points d'articulation des différentes dimensions du projet (cohérence entre la politique de transport urbain et interurbain, l'urbanisation, le développement économique, les fonctions urbaines, la qualité environnementale),
- 3- le projet EcoCité :

Le périmètre du projet EcoCité choisi devra s'articuler avec les projets de gares dans le cadre du Grand Paris Express et pouvoir démontrer sa capacité à produire une offre nouvelle de logements afin de contribuer à l'objectif de construction de 70 000 logements par an.

Le projet EcoCité qui sera développé devra préciser les objectifs ambitieux selon les quatre axes stratégiques suivants :

- **Environnement et ressources** : réduction des consommations d'énergie, d'eau, de matières premières et des émissions de déchets, de polluants atmosphériques et de CO₂ ; anticipation des changements climatiques, place à la nature en ville, prévention des risques naturels et industriels, etc.
- **Stratégie foncière et mise en valeur des espaces** : maîtrise de l'étalement urbain, utilisation du sol de manière intense en lien avec les transports en commun, recherche de formes urbaines plus compactes, développement de la mixité fonctionnelle et d'une offre dense, diversifiée, attractive de services aux habitants, etc.

- **Connexions et mobilités** : offre d'une palette de mobilités privilégiées selon leur faible niveau de pollution et de consommation d'énergie, développement d'un fonctionnement plus intelligent et plus sobre des réseaux urbains d'eau, d'électricité, de transports, de chauffage, recherche des modes de déplacements alternatifs, développement des capacités des réseaux numériques, etc.
 - **Cohésion sociale, qualité de vie et attractivité du territoire** : équilibre des fonctions urbaines avec notamment le développement de services, d'activités et de commerces, déploiement d'une offre de logements diversifiés à une échelle pertinente, promotion d'une mixité sociale au sein des quartiers, etc.
- 4- l'articulation de différents périmètres :
 - Périmètre de réflexion (échelle du CDT),
 - Périmètre du projet d'EcoCité (site stratégique de reconquête urbaine à l'échelle de un ou plusieurs quartiers) qui s'articule avec les projets de gares et l'objectif de production d'une offre nouvelle de logements,
 - Périmètre(s) prioritaire(s) d'intervention opérationnelle (périmètres plus ciblés à l'échelle d'un projet urbain).

2- Nature des projets attendus au titre des investissements d'avenir

Le Fonds « Ville de demain » intervient au bénéfice de projets urbains intégrés, innovants, mobilisateurs, qui traitent de thèmes transversaux et dont les démarches ont un caractère duplicable.

Ces projets urbains intégrés devront s'inscrire géographiquement dans le périmètre stratégique du projet d'EcoCité. Ils articuleront leurs actions avec d'autres plus transversales sur le territoire de l'agglomération.

- **2.1 Déclinaison opérationnelle des projets**

Pour contribuer à l'effet de démonstration recherché par le programme des « Investissements d'avenir », la mise en œuvre des objectifs stratégiques précédents, relatifs au périmètre du projet d'EcoCité, se décline de manière plus restreinte sur **un voire quelques périmètres d'intervention prioritaires**.

La réponse au présent cahier des charges identifiera un nombre restreint de périmètres d'intervention qui seront définis de manière à :

- aborder de façon globale la question de l'innovation et de la ville de demain,
- traiter de façon concomitante les questions de transport et de mobilité, d'habitat, d'énergie, de ressources et d'organisation urbaine.

Dans le cadre du Fonds « Ville de demain », la déclinaison opérationnelle des objectifs précédents s'établira selon deux types d'actions :

- Actions transversales : mise en place d'actions globales au sein du périmètre EcoCité ou du grand territoire, qui répondent aux grands objectifs stratégiques et qui correspondent notamment à l'atteinte des critères de performance du programme.
- Actions territorialisées : elles s'inscrivent au sein d'un projet urbain intégré et répondront à une logique multicritère.

Les actions devront se situer dans l'un des quatre champs principaux d'intervention précisés dans le présent cahier des charges:

Réseaux, connexions et énergie :

- réseaux urbains économes en énergie et en gaz à effet de serre,
- intégration des énergies renouvelables et de la cogénération,
- smart grids et domotique,

Mobilité :

- infrastructures publiques de charge des véhicules décarbonés,
- modes de déplacement alternatifs,
- distribution urbaine des marchandises,

Bâti :

- bâtiments démonstrateurs présentant des performances environnementales remarquables,
- bâtiments démonstrateurs particulièrement innovants en terme d'usage ou de fonction urbaine,

Espace public et environnement :

- optimisation de l'utilisation des ressources dans l'espace public
- réduction des risques sanitaires (sols pollués),
- amélioration du confort thermique des espaces extérieurs (îlots de chaleur).

Par ailleurs, le Fonds pourra cofinancer des missions d'expertise ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage ainsi que des études pré-opérationnelles ou opérationnelles, permettant de mettre au point les actions susvisées.

Les types d'actions finançables sont précisés dans les tableaux figurant en annexe 2 et en annexe 3 pour l'ingénierie.

- **2.2 Niveau d'innovation et/ou de performance environnementale**

Les actions susceptibles d'être financées par le Fonds Ville de Demain devront répondre à un haut niveau de performance environnementale et/ou d'innovation et avoir un fort caractère démonstrateur.

Il s'agit là de prouver, par des réalisations concrètes, la faisabilité des opérations et d'en tirer un maximum d'enseignements en vue d'une diffusion plus large.

Les actions relevant d'une pratique courante ou d'un niveau de performance réglementaire ne sont pas éligibles à ce fonds.

Le niveau d'innovation retenu et/ou le niveau de performance environnementale attendu est au-delà de la norme et relève soit d'une pratique peu diffusée en France, soit d'une pratique exceptionnelle et/ou d'un démonstrateur. Concernant le volet bâti, le niveau de performance attendu est détaillé dans le présent cahier des charges en annexe 2.

Pour chacune des actions devra être indiquée les impacts attendus au niveau environnemental (notamment quantité de CO2 évitée en tonne/an).

Le Fonds « Ville de demain » s'inscrit ainsi dans un processus fortement sélectif.

- **2.3 Exigences de cofinancement**

L'effet de levier et la robustesse financière seront des éléments d'appréciation essentiels des projets. Le dossier devra ainsi indiquer :

- le niveau de financement direct des actions assuré par le maître d'ouvrage ;
- le niveau du partenariat financier attendu dans le cadre de ce programme (soit sur chaque action, soit globalement sur l'ensemble des actions sollicitées) et le degré de maturation de ce partenariat (délibération des instances décisionnelles, préparation de contrat, etc).

- **2.4 Qualité du partenariat**

La mise en œuvre d'actions innovantes et/ou à hautes performances environnementales nécessite une association étroite avec le tissu économique et scientifique afin de tirer le meilleur profit des compétences et de l'excellence dans les domaines de la ville durable.

Les maîtres d'ouvrage pourront notamment s'appuyer sur la dynamique d'innovation et de partenariat public / privé lancée par le gouvernement à travers notamment les politiques des pôles de compétitivité et des grappes d'entreprises.

Le dossier devra ainsi préciser les acteurs économiques locaux porteurs de cette excellence et de cette dynamique d'innovation associés au projet et les modalités de cette association tout au long de la mise en œuvre des actions.

2.5 Maturité attendue des investissements

Les actions qui pourront être retenues devront justifier d'études préalables suffisantes permettant de rendre crédibles les résultats attendus en termes de performances environnementales ou d'innovation.

Ces actions devront connaître un démarrage physique (matérialisé par un ordre de service de travaux ou tout document administratif équivalent) dans un délai de 2 ans à compter de la signature de la convention locale ou de ses avenants les ayant identifiés.

2.6 Articulation avec d'autres projets susceptibles de bénéficier des « Investissements d'avenir »

Le dossier de candidature devra préciser de façon territorialisée les projets en cours de montage par les différents porteurs de projets susceptibles de bénéficier des « Investissements d'avenir » dans le cadre de l'ensemble des appels à projets lancés par les différents opérateurs.

Les articulations et synergies éventuelles avec les actions « Ville de demain » seront particulièrement mises en avant.

3- Modalités de sélection

- **3.1 Processus de sélection**

Par le présent cahier des charges, les collectivités désignées sont invitées à concourir.

Le dossier de candidature final devra être envoyé, à l'attention de M. le Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, au plus tard le **29 février 2012 à minuit**, le cachet de la poste faisant foi, à l'adresse suivante :

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
Direction générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages
Sous-direction de l'Aménagement Durable
Pôle EcoCité Grande Arche de La Défense – Paroi Sud
1, esplanade de La Défense
92055 La Défense cedex

Le dossier de candidature devra comprendre 5 exemplaires papiers.

Par ailleurs, ce dossier sera déposé à l'adresse suivante, selon les modalités précisées en page 3 :

<http://cdcinvestissementsdavenir.achatpublic.com>

Le dossier sera adressé dans le même temps au préfet de région, aux directeurs régionaux de la Caisse des Dépôts et Consignations et de l'ADEME. Ceux-ci transmettront leur avis sur le dossier sous 3 semaines, à l'attention de M. le Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature.

La présentation des projets par les représentants des collectivités locales porteuses des projets se fera devant le Comité de pilotage national (dont la composition est précisée en annexe 4) à partir de **janvier 2012**.

- **3.2 Processus d'accompagnement de l'Etat**

Un dialogue itératif sera mené avec les collectivités porteuses des projets et leurs partenaires, exercice expérimental et innovant axé sur :

- la construction d'un cadre d'analyse des stratégies opérationnelles,
- la valorisation et l'évolution des projets EcoCité,
- l'échange autour des actions susceptibles d'être éligibles au fonds Ville de demain.

Ce dialogue sera ponctué d'ateliers locaux en présence du MEDDTL, de la CDC, opérateur du fonds Ville de demain, de l'ADEME et du CGI. Il se déroulera de septembre 2011 à novembre 2011.

- **3.3 Deuxième session de sélection des actions**

Une deuxième session de sélection des actions dans le cadre de ce deuxième volet et de sa première tranche sera organisée d'ici la fin de l'année 2012 **sous réserve de la non affectation de la totalité du budget de la tranche 1 lors du premier processus de sélection**. Cette session permettra aux maîtres d'ouvrage de pouvoir présenter en financement des actions qui n'auraient pas été jugées complètement abouties ou éligibles lors de la première session. Les conditions de lancement de cette deuxième session seront précisées ultérieurement.

- **3.4. Nature et rôle des instances de décision**

Après audition des représentants des collectivités locales porteuses du projet, le Comité de pilotage national communique un avis au Commissariat général à l'investissement sur les éléments suivants :

- périmètre et stratégie globale de l'EcoCité, basée sur un diagnostic partagé du territoire,
- actions susceptibles d'être financées au titre du Fonds « Ville de demain »,
- modalités d'intervention et montant prévisionnel de la participation du Fonds pour chaque action.

La décision finale est prise par le Premier Ministre sur avis du Commissariat général à l'investissement.

- **3.5. Critères d'appréciation et de sélection**

Les principaux critères retenus pour l'appréciation de la stratégie globale de l'EcoCité sont les suivants :

- cohérence de la stratégie au regard des thèmes décrits au 2.1, et articulation des différents volets les uns avec les autres ;
- pertinence du périmètre proposé ;
- niveau de performance assigné par objectifs ;
 - réduction des consommations des matières premières et des GES, maîtrise de l'étalement urbain, mixité fonctionnelle, palette de mobilité à faible consommation d'énergie et faible niveau de pollution, offre de logements diversifiés,
- qualité de la gouvernance et du partenariat ;
- adéquation des moyens dédiés ;
- cohérence du calendrier de mise en œuvre sur la première tranche ;
- qualité de la vision prospective.

Les principaux critères retenus pour la sélection des actions transversales et des actions territorialisées susceptibles d'être financées au titre du Fonds « Ville de demain » sont les suivants :

- importance et rôle des actions au regard de la stratégie opérationnelle du projet d'Ecocité ;
- articulation avec les autres actions du périmètre d'intervention, dans une logique de système ;
- excellence à travers les niveaux de performance et d'innovation attendus ;

- exemplarité et caractère duplicable et commercialisable de l'innovation retenue ;
- robustesse financière ;
- retour sur investissement pour les participations en fonds propres ;
- cofinancement et effet de levier en termes d'investissements ;
- qualité et cohérence du suivi de projet mis en place ;
- crédibilité du calendrier de mise en œuvre.

Afin de permettre l'appréciation des actions, les maîtres d'ouvrage mettront en avant tous les éléments qu'ils jugent nécessaires pour éclairer le comité de pilotage sur ces différents critères. Une attention particulière sera portée sur la démonstration du niveau d'innovation et de performances environnementales attendu.

Cette démonstration pourra s'appuyer notamment sur :

- une analyse comparative coûts/avantages qui permettra d'éclairer la solution retenue par rapport à d'autres solutions existantes,
- une étude de références positionnant l'action au niveau national et dans la mesure du possible au niveau européen.

Le maître d'ouvrage pourra par ailleurs transmettre des références de process sur des projets innovants conduits sur d'autres champs à titre illustratif.

De plus, pour les opérations portant sur des bâtiments, il est rappelé l'importance de la qualité de la mise en œuvre à la fois sur la qualité architecturale, sur le confort attendu pour les usagers ainsi que sur la pérennité de ces investissements dans le temps.

La qualité du processus de travail est particulièrement importante pour garantir ces éléments tout au long du projet. Il est donc demandé aux porteurs de projets de préciser dès la phase de candidature les éléments suivants :

- le processus envisagé tout au long du projet pour assurer la qualité attendue ainsi que le niveau d'innovation ou de performance envisagé ;
- la méthode de mesures des performances réelles des bâtiments ;
- les contraintes de gestion afférentes à ce type de bâtiment.

- **3.6. Contenu du dossier de soumission**

Le dossier de candidature se composera des éléments suivants dont le détail figure en annexe 5 :

- le diagnostic partagé du territoire, la stratégie de développement durable du grand territoire urbain,
- la stratégie de l'EcoCité, la définition du périmètre de l'EcoCité, définition des périmètres d'intervention prioritaires,
- la présentation des actions transversales et/ou territorialisées avec leur plan de financement détaillé,
- le mode de gouvernance et le mode d'évaluation et de suivi,
- le calendrier de mise en œuvre.

4- Dispositions générales pour le financement

- **4.1. Bénéficiaires finaux**

Les bénéficiaires finaux du Fonds seront :

- les collectivités territoriales et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ;
- les acteurs de la ville, publics ou privés : aménageurs, opérateurs immobiliers, sociétés immobilières, structures de partenariat public-privé, entreprises de services urbains (transports et mobilité, traitement de déchets, fourniture d'énergie, services numériques, entretien des espaces, gestion d'équipements, ...), etc.

Les modalités de financement des actions selon la nature des bénéficiaires devront respecter la réglementation et les conditions explicitées dans l'article ci-dessous.

- **4.2 Nature et niveau des financements de l'Etat**

Les financements apportés par le Fonds « Ville de demain » permettront prioritairement de couvrir une prise de risque supplémentaire générée par le caractère innovant des actions ainsi que les surcoûts éventuels liés à la performance en matière de développement durable.

Le niveau de financement par le Fonds « Ville de demain » se fera sur la base d'une analyse économique des projets concernés. Cette analyse prend en compte le niveau de risque et la rentabilité économique du projet.

Les financements du Fonds « Ville de demain » se décomposent en deux types d'intervention distincts et non cumulatifs sur une même action: les prises de participation et les subventions aux investissements.

La réponse dans le cadre du présent cahier des charges devra présenter, en proportion équivalente en termes financiers, des actions pouvant bénéficier de subventions d'investissement et celles pouvant bénéficier d'un financement par prise de participation.

Un règlement financier ultérieur précisera ces modalités de financement.

- **4.2.1. Les prises de participation**

Les prises de participation correspondent à une entrée dans les fonds propres ou quasi fonds propres des structures chargées de la mise en œuvre des projets ou de la réalisation des actions. Ce type d'intervention du Fonds, par prise de participation, pourra s'appliquer aux différents axes énumérés à l'article 2.2 et à l'annexe 2 et concernera des actions relevant du secteur de l'immobilier, de celui des infrastructures ou encore des services urbains, et générant des recettes permettant d'assurer un retour sur investissement.

Les structures bénéficiaires de ces prises de participation seront de statut privé. Elles seront constituées avec des partenaires de façon à stimuler les initiatives privées et à générer un effet de levier significatif. L'effet de levier attendu global au niveau du programme (rapport entre le

montant total des investissements et le montant des prises de participation du Fonds) est de l'ordre de 4 à 6.

Les plans de financement des investissements réalisés seront ainsi notamment constitués :

- des apports en fonds propres ou quasi fonds propres de ces structures,
- des prêts levés par celles-ci,
- des subventions éventuelles dont elles pourront bénéficier.

Les fonds propres ou quasi fonds propres seront donc apportés :

- d'une part, par la Caisse des Dépôts et Consignations, agissant pour le compte de l'Etat dans le cadre du Fonds « Ville de demain » et intervenant comme un investisseur avisé,
- d'autre part, par les partenaires impliqués dans l'investissement.

Compte tenu du retour demandé par l'Etat, la participation du Fonds « Ville de demain » sera arrêtée en fonction notamment des performances attendues de l'action financée, de l'analyse du couple risque-rentabilité, de l'effet de levier souhaité, ainsi que de la qualité des autres investisseurs.

Le montant de la participation du Fonds « Ville de demain » devra rester inférieur à 50% du montant total des fonds propres ou quasi fonds propres de la structure bénéficiaire.

A l'occasion du montage financier de l'investissement, la recherche des partenaires investisseurs sera de la responsabilité du porteur de projet.

Pour chaque demande de prise de participation, il devra être fourni une documentation juridique et financière dont le contenu est détaillé en annexe 6. Seront notamment examinés les éléments suivants à établir sur une durée minimale de 10 ans (voire plus en fonction du projet concerné) :

- tableau de financement (emploi/ressources),
- compte de résultat prévisionnel détaillé,
- taux de rentabilité interne attendu sur la période de 10 ans.

- **4.2.2. Les subventions**

Elles interviendront sur les 4 axes d'intervention principaux (cf. article 2.1 et annexe 2) sous forme de subventions d'investissement pour des actions transversales ou territorialisées et de subventions à l'ingénierie des projets.

Les demandes de subventions formulées par le porteur de projet devront respecter la réglementation européenne en vigueur en matière d'aides d'état.

Les dépenses éligibles pour le calcul du montant de la subvention correspondent aux dépenses réellement et directement engagées par le bénéficiaire pour la réalisation de l'action retenue. Seules les dépenses d'investissement sont à prendre en compte à l'exclusion des dépenses de fonctionnement ou d'exploitation. Sont notamment exclus de cette assiette les temps passés par les salariés du bénéficiaire préalablement à la sélection des actions.

D'une façon générale, la subvention apportée par l'Etat se situera entre 10% et 35% du montant total HT des investissements pour les actions retenues et sera arrêtée en fonction de l'analyse économique du projet et du niveau de performances environnementales attendu à l'exception des infrastructures de recharges publiques des véhicules électriques conformément à l'annexe ci-jointe.

Par ailleurs, le porteur de projet devra détailler le coût d'investissement supplémentaire nécessaire pour atteindre le niveau de performance visé par rapport à un investissement de référence et/ou la quote-part de l'innovation spécifique au projet,

Ainsi, pour chacune des actions sera indiqué :

- le coût de l'investissement avec un détail par poste de dépenses, y compris les frais d'études,
- le coût d'investissement supplémentaire nécessaire pour atteindre le niveau de performance visé par rapport à un investissement de référence ainsi que le mode de calcul pris en compte et/ou la quote-part de l'innovation spécifique au projet,
- le bilan détaillé des recettes,
- le cas échéant, le compte prévisionnel d'exploitation de l'investissement.

A cet effet, un exemple de tableau détaillé des dépenses et des recettes est joint en annexe n°7.

• **4.3 Articulation des aides publiques de l'Etat**

Le Fonds « Ville de demain » interviendra en articulation avec les dispositifs existants. Les actions éligibles à d'autres fonds mis en place par l'Etat ou par de grands établissements publics ne pourront ainsi être cofinancées au titre de l'action « Ville de demain ».

En ce qui concerne plus particulièrement les fonds gérés par l'ADEME, une attention particulière sera notamment portée sur le non-cofinancement des actions éligibles aux fonds suivants :

- les fonds démonstrateurs de l'ADEME financés dans le cadre des « Investissements d'avenir », dont notamment les actions sur les smart grids, la mobilité durable et le bâti ou îlot à énergie positive et faible émission de GES.
- les fonds de l'ADEME, tels que le dispositif d'aides aux travaux de dépollution pour la reconversion des friches, le fonds « Chaleur renouvelable », le système d'aides « Transports », le dispositif d'aide « Déchets », etc.

5- Gouvernance locale des projets

Dans le cadre des investissements d'avenir, il est demandé la constitution d'un comité local de pilotage qui est composé notamment de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, de la Caisse des Dépôts et Consignations, de l'ADEME, des entreprises. Il est coprésidé par le préfet de région ou son représentant, et par un élu désigné par ses pairs, qui en fixent la composition.

Par ailleurs, dans le cadre du présent cahier des charges, il est demandé que soit clairement explicité le dispositif opérationnel de montage et de suivi de projet. A cette fin, il pourra être transmis les documents suivants :

- les curriculum vitae de l'équipe ou du référent technique,
- le positionnement de cette équipe auprès des élus locaux.

6- Evaluation des projets et reporting

L'impulsion et le suivi de la mise en œuvre des projets et des actions financés dans le cadre des « Investissements d'avenir » se feront dans le cadre du Comité local de pilotage (cf. 5).

La Caisse des Dépôts, en tant qu'opérateur, aura la charge de l'organisation a minima une fois par an d'une revue de projet complète dont le compte-rendu détaillé sera transmis au Comité de pilotage national.

Par ailleurs, les modalités de restitution des données nécessaires au suivi et à l'évaluation des actions et les modalités d'évaluation locale seront définies au niveau local et précisées dans la convention locale « Ville de demain ».

L'annexe 6 rappelle les critères de performance du programme Ville de demain. Ces indicateurs fixés aux porteurs de projets s'appliqueront à l'échelle de l'Ecocité. Ils devront être fournis en unité et en pourcentage pour les années 2010, 2014 et 2017.

Il est rappelé qu'une participation active sera demandée aux maîtres d'ouvrage bénéficiaires de financements au titre des « Investissements d'avenir » afin de favoriser la reproductibilité et l'extension de leurs différentes expérimentations dans d'autres villes françaises.

ANNEXE 1 : CALENDRIER

Etape	Echéance
Transmission du cahier des charges au Premier Ministre et publication de l'arrêté	juillet 2011
1 ^{ère} réception des dossiers suite à échanges itératifs avec les collectivités locales Note : Le dépôt des dossiers devait être fait initialement au 30/11/2011	décembre 2011 / février 2012
Sélection des actions	à partir de mars 2012
Premières contractualisations	à partir de juin 2012
2 ^{ème} vague de sélection des actions	novembre/décembre 2012

ANNEXE 2 : AXES D'INTERVENTION DETAILLES

AXE : RESEAUX, CONNEXIONS ET ENERGIE

Réseaux urbains économes en énergie et en gaz à effet de serre

(eau, assainissement, déchets, chauffage, refroidissement)

Les actions pourront notamment toucher les domaines suivants :

Eau, assainissement :

- Eau potable : économiser l'eau potable, améliorer la qualité de l'eau, réutiliser les eaux grises, optimiser la gestion des réseaux
- Eaux pluviales : traiter de manière alternative les eaux de pluie, limiter le volume des rejets, gérer les réseaux en surface, limiter les risques de débordements
- Eaux usées : réutiliser les eaux usées, maîtriser la qualité et réduire le volume des eaux usées rejetées, récupérer la chaleur des eaux usées
- Eau chaude : mutualiser la production d'eau chaude sanitaire (ECS) pour minimiser les émissions de CO₂, développer des techniques utilisant des énergies renouvelables

Déchets :

- Diminuer le volume des ordures ménagères
- Améliorer la capacité de tri
- Réduire les impacts sanitaires du stockage

Chauffage :

- Réduire les consommations d'énergie primaire
- Réduire les pertes liées au transport
- Réduire les émissions de CO₂
- Stocker les calories sur une longue durée

Refroidissement :

- Prévenir le réchauffement des bâtiments
- Utiliser les énergies renouvelables pour tempérer les bâtiments
- Mutualiser la production chaud/froid

L'échelle privilégiée sera celle de l'îlot ou du quartier selon les cas.

Intégration des énergies renouvelables et de la cogénération

Il s'agit par cette action de :

- Proposer des solutions novatrices d'intégration au bâti des systèmes de production d'énergies renouvelables permettant notamment une autoconsommation directe,
- Proposer des solutions de stockage de l'énergie à l'échelle du bâtiment et/ou de l'îlot,
- Analyser les conditions d'exploitation de l'énergie produite qui permettent de les

reproduire, notamment en structurant les liens contractuels entre propriétaires et occupants des bâtiments, les exploitants de réseaux et les fournisseurs d'électricité,

- Développer les systèmes de micro cogénération principalement à gaz naturel dans le double but d'amortir les pointes de production d'électricité centralisée et de réduire la consommation d'énergie primaire.

Le niveau de performance à atteindre est un rendement minimum de 80 %

Ce type d'action peut se situer à l'échelle du bâtiment, voire de l'îlot en cas d'utilisation partagée d'installations.

Smart grids et domotique

Le smart grid utilise des technologies informatiques de manière à optimiser la production et la distribution et mieux mettre en relation l'offre et la demande entre les producteurs et les consommateurs d'électricité. L'apport des technologies informatiques devrait économiser l'énergie, sécuriser le réseau et en réduire les coûts.

En amont des technologies de réseau (ingénierie électrique) : concevoir et installer des systèmes (matériels et système informatique) permettant une évolution de la gestion des réseaux, des technologies de stockage décentralisé adossé aux installations de production permettant l'intégration des énergies renouvelables,

En aval : optimiser le contrôle des équipements, la restitution de l'information aux usagers et l'offre de produits et de services associés afin de permettre des actions significatives de gestion de la demande et de production intermittente d'énergie.

L'échelle de déploiement est un critère particulièrement important. Elle devra se situer a minima à l'échelle d'un îlot et de préférence à l'échelle d'un quartier.

A ce titre, il pourra être pris en compte en financement :

- les études de faisabilité technique, financière et juridique relatives au déploiement des smart grids à l'échelle d'un îlot ou d'un quartier,
- les études de conception des systèmes,
- la quote-part de l'investissement spécifique aux smart grids.

AXE : MOBILITE

- Infrastructures publiques de charge des véhicules décarbonés

Il s'agit par cette action d'apporter un soutien aux projets pilotes des collectivités locales dans le déploiement expérimental des infrastructures publiques de charge des véhicules décarbonés, afin de permettre l'émergence de cette filière.

Conformément aux préconisations du livre vert sur les infrastructures de recharge pour véhicule électrique, élaboré dans le cadre de la commission présidée par le sénateur Louis Nègre, le financement de cette action sera réalisé selon les prescriptions suivantes :

- la contribution de l'État se fera sous forme de subvention,
- projet d'infrastructure de recharge publique sur la voie publique, hors concession, en alimentation normale (3KVA) ou accélérée (22KVA).

Le taux de soutien de l'Etat est à hauteur de 50% du coût d'investissement.

Ce coût intègre les coûts du matériel, les coûts de génie civil, les coûts d'ingénierie et le raccordement au réseau (point de livraison) du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ni les coûts liés au renforcement du réseau primaire.

- projet d'infrastructures de recharge rapides (43KVA), installées sur la voie publique ou dans des stations services ouvertes au public,

Le taux de soutien de l'Etat est à hauteur de 30% du coût d'investissement.

Ce coût intègre les coûts du matériel, les coûts de génie civil, les coûts d'ingénierie et le raccordement au réseau (point de livraison) du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ni les coûts liés au renforcement du réseau primaire.

Le dossier devra intégrer le plan complet de financement des infrastructures de recharge prévues sur le territoire concerné.

Le dossier devra présenter le cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion des infrastructures.

Le dossier devra également présenter un plan de déploiement cohérent avec :

- les préconisations et recommandations présentes dans ce Livre Vert (volet technique, partie I et annexes). La densité du maillage territorial devra être justifiée par rapport au nombre de véhicules attendus et à la topographie de la zone couverte ;
- les autres enjeux de mobilité et d'aménagement à l'échelle de la ville ou de l'agglomération (transports en commun, auto-partage ou libre-service, parkings mutualisés...).

Modes de déplacement alternatifs

Il s'agit par cette action de faciliter l'accès à une mobilité alternative et de favoriser une offre alternative à l'usage individuel de la voiture.

Les actions pourront notamment toucher les domaines suivants :

Favoriser les usages partagés de la voiture et les modes alternatifs à la voiture :

- Développer les équipements et les services de covoiturage,
- Développer les équipements et les services d'autopartage,
- Développer un système innovant de vélos en libre service (assistance électrique,

nouveaux équipements, billettique intégrée au système de transport en commun, ...)

- Développer les ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air).

Renforcer l'intermodalité pour proposer des itinéraires de mobilité durable en limitant les effets de rupture de charge :

- concevoir des bâtiments démonstrateurs particulièrement innovants en terme d'usage ou de fonction urbaine en lien avec l'intermodalité,
- mettre en place une billettique commune transports collectifs/autopartage/vélos en libre-service.

Développer les systèmes d'information afin de favoriser des itinéraires et des solutions de déplacements personnalisés :

- mettre en place des systèmes d'information voyageurs et de communication interopérables,
- développer les services en station et enrichir l'information multimodale embarquée en temps réel.

- Distribution urbaine des marchandises

- Améliorer le transport des marchandises sur le dernier kilomètre
- Favoriser la diversité des modes de livraison (véhicules électriques, vélos, transports collectifs...)
- Optimiser l'utilisation de la voirie en fonction de l'heure et du type de véhicules
- Développer la livraison par destination
- Encourager les synergies entre systèmes de transports de voyageurs et de marchandises

AXE : BATI

Bâtiments démonstrateurs présentant des performances environnementales remarquables

L'échelle d'intervention sera celle de l'îlot afin d'améliorer le niveau de performance énergétique notamment grâce à la mutualisation des besoins et des équipements de production/consommation d'énergie.

Ce niveau de performance des îlots à énergie positive s'entend sur les 5 usages réglementés (chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, auxiliaires). L'analyse de la performance se fera à l'échelle de l'îlot. Chacun des bâtiments qui composent l'îlot devra atteindre ou dépasser la performance basse consommation visée dans la RT 2012 sur les 5 usages réglementés. L'îlot devra comprendre par ailleurs un ou plusieurs bâtiments démonstrateurs à énergie positive.

A titre exceptionnel, l'échelle d'intervention pourra se limiter à un bâtiment démonstrateur.

Au-delà de la performance énergétique, il conviendra de prendre en compte les autres dimensions environnementales (déchets, traitement de l'eau, assainissement, confort d'été, qualité de l'air, énergie grise, acoustique, ...). Les projets devront par ailleurs être démonstrateurs de nouvelles technologies (matériaux, procédés constructifs, ...)

La construction de logements, de bâtiments tertiaires et d'équipements publics de proximité sont éligibles à cette mesure. Dans le cas des îlots, la réhabilitation de logements existants pourra être prise en compte. La performance visée devra atteindre ou dépasser celle du label BBC rénovation.

Pour bénéficier d'un retour d'expérience maximal de ces opérations de démonstration et pouvoir en tirer les enseignements, il est demandé la mise en place d'un suivi instrumenté de chaque bâtiment, qui portera a minima et en les différenciant, sur les consommations réglementaires sur les 5 usages et sur les consommations spécifiques.

Bâtiments démonstrateurs particulièrement innovants en termes d'usage ou de fonction urbaine

L'intervention des investissements d'avenir sur cette action se fera à titre exceptionnel.

Les bâtiments devront présenter un caractère innovant par les usages ou la fonction urbaine envisagée et un niveau de performance énergétique supérieur à la réglementation en vigueur ainsi qu'une prise en compte des enjeux environnementaux et notamment des risques climatiques.

NOTICE COMPLEMENTAIRE

Un bâtiment à énergie positive est défini comme ayant une consommation d'énergie primaire inférieure à la quantité d'énergie renouvelable produite dans cette construction ou à proximité.

Les bâtiments de logements à énergie positive devront répondre aux critères suivants :

- La consommation d'énergie primaire avant déduction de la production locale ne devra pas dépasser 15 kWhep/(m².an) (en zone H2b) pour les 5 usages règlementaires.
- Le maître d'ouvrage devra indiquer les mesures prises pour limiter au maximum la consommation d'électricité spécifique concernant les usages complémentaires (cuisson, électroménager, TV, informatique...)
- Concernant la qualité de l'environnement intérieur, les bâtiments de logements neufs devront être conformes à la norme EN 15251 catégorie II
- Les constructions devront comporter un minimum de 50 dm³ de bois ou de matériaux bio-sourcés par m² de SHON⁽¹⁾.
- Concernant le confort d'été, les bâtiments de logements neufs devront respecter la règle Tic<Tic ref (température estimative calculée de façon théorique pendant les cinq jours consécutifs les plus chauds sur une année moyenne).
- Des critères de modulations seront pris en compte en fonction notamment de la surface, de l'altitude, des zones climatiques (hors altitude) et des gaz à effet de serre (bois et réseaux de chaleur utilisant des énergies renouvelables).

Pour les bâtiments de bureaux à énergie positive :

- La consommation d'énergie primaire doit être inférieure ou égale à 30 kWhep/(m².an) (consommation en zone H2b) sur les cinq usages. Le maître d'ouvrage devra indiquer les mesures prises pour limiter au maximum la consommation d'électricité spécifique concernant les usages complémentaires (informatique, équipements spécifiques...).
- Concernant la qualité de l'environnement intérieur, les bâtiments de bureaux neufs devront être conformes à la norme EN 15251 catégorie I.

¹ Cf arrêté du 13 septembre 2010 fixant la méthode de calcul du volume de bois incorporé dans la construction

AXE : ESPACE PUBLIC ET ENVIRONNEMENT

Les investissements d'avenir interviendront sur des projets de qualité exceptionnelle qui toucheront notamment les domaines suivants :

- Optimisation de l'utilisation des ressources (électricité, éclairage public, eau, nettoyage, recyclage des matériaux)
- Réduction des risques sanitaires (sols pollués, captage de CO2)
- Amélioration du confort thermique des espaces extérieurs (îlots de chaleur)

Ces actions devront jouer un rôle significatif dans la composition d'un projet urbain plus global et devront avoir un caractère démonstrateur.

ANNEXE 3 : INGENIERIE – REGLES D'USAGE DES FONDS

1- Les personnes éligibles

Ce sont les mêmes bénéficiaires que ceux définis au 4.1 du présent cahier des charges.

2- Les domaines d'intervention

Sont éligibles les interventions en ingénierie :

- relatives aux questions d'innovation dépassant le niveau de diffusion ou de bonnes pratiques de technologie existante ;
- relatives aux questions de performances environnementales dépassant le niveau réglementaire.

Ces prestations d'ingénierie devront s'inscrire dans les axes prioritaires du Fonds « Ville de demain » tels que décrit au 2.2 du présent cahier des charges ainsi que dans son annexe 2.

Ne sont pas éligibles les domaines suivants :

- les études réglementaires relatives à la faisabilité, la définition, puis la mise en œuvre des actions et opérations d'aménagement,
- les frais de fonctionnement et notamment les frais de personnels liés à la mise en place des actions financées au titre de l'action « Ville de demain ».

Le Fonds « Ville de demain » interviendra en articulation avec les dispositifs existants. Les actions éligibles à d'autres fonds mis en place par l'Etat ou par de grands établissements publics ne pourront ainsi être cofinancées au titre de l'action « Ville de demain ».

3- La nature des interventions

Deux types de prestations peuvent être pris en compte :

- **L'assistance à maîtrise d'ouvrage** : il s'agit de moyens d'assistance complémentaires à la maîtrise d'ouvrage publique exécutés par des prestataires extérieurs afin d'apporter une compétence complémentaire.

Cette assistance à maîtrise d'ouvrage pourra s'exercer sur un (ou des) projet(s) ou action(s) spécifique(s) nécessitant un renfort particulier de la maîtrise d'ouvrage.

Au regard des enjeux multiples de la « Ville de demain », ces assistances à maîtrise d'ouvrage devront de façon prioritaire apporter des compétences transversales dans une logique de projet urbain intégré, afin de favoriser une analyse systémique et cohérente qui prenne en compte les interactions entre les différents domaines de la ville : déplacement, habitat, ressources et énergie et organisation urbaine.

Elles pourront intervenir aux différents stades d'avancement des projets ou actions. Elles devront concerner directement les périmètres opérationnels des EcoCités.

Par ailleurs, une attention particulière sera portée à des thèmes plus ciblés :

- l'énergie (réduction de la consommation, intégration des énergies renouvelables, etc.),

- la réduction des gaz à effet de serre,
- la dimension bioclimatique des projets urbains,
- la prise en compte des risques et l'adaptation aux changements climatiques,
- l'eau, l'assainissement, le traitement des déchets,
- les offres de services pour une mobilité alternative.

- Les missions d'expertise, les études de faisabilité et les études pré-opérationnelles et opérationnelles

Ces études et missions porteront sur des projets spécifiques afin d'en vérifier et d'en améliorer la faisabilité ou l'opérationnalité technique et financière.

4- Le mode de financement

L'assiette subventionnable est constituée du coût de l'étude ou de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage telles que définies ci-dessus. Les frais de personnels de maîtrise d'ouvrage nécessaires au suivi des prestations ne sont pas éligibles.

Le taux d'aide maximum est de 10 à 35 % de l'assiette TTC. Il pourra varier selon le niveau d'innovation ou de performance environnementale attendu.

5- Calendrier de réalisation

Les prestations doivent être lancées dans un délai de 12 mois à compter de la contractualisation avec la Caisse des Dépôts et Consignations.

6- Conditions générales

Les subventions allouées au titre de l'ingénierie ne préjugent pas d'un financement des « investissements d'avenir » sur les projets ultérieurs.

Le maître d'ouvrage a l'obligation d'intégrer dans les missions qu'il confiera à un tiers la production d'une note de synthèse de fin d'étude qui devra comprendre les éléments suivants :

- les résultats principaux de l'étude ou de la prestation,
- les difficultés identifiées dans la mise en œuvre du projet (juridiques, réglementaires, financières, technologiques),
- les enseignements sur les méthodes de travail à développer,
- les éléments reproductibles du projet.

Pour les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le rendu sera fait de façon annuelle.

L'ensemble de ces éléments sera transmis au directeur régional de la Caisse des Dépôts et Consignations avec copie au préfet de région.

ANNEXE 4 : COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE NATIONAL

Le Comité de pilotage est composé des membres suivants :

- 2 représentants du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,
- 2 représentants du Commissariat général à l'investissement,
- 2 représentants de la Caisse des Dépôts et Consignations,
- 1 représentant de l'ADEME.

Le Comité de pilotage est présidé par un représentant du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Le secrétariat permanent est assuré par la Caisse des Dépôts.

ANNEXE 5 : DOSSIER TYPE

A - INTRODUCTION ET CONTEXTE

- **Enjeux de mobilisation de la collectivité pour un développement urbain durable,**
- **Rappel des ambitions énoncées dans le projet EcoCité,**

B - STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- **présentation du diagnostic partagé et des enjeux du territoire sous forme synthétique :**
 - cartographie,
 - principales données sociodémographiques, économiques et environnementales.
- **présentation de la stratégie d'ensemble développée**
 - vision prospective à horizon 2010-2030 identifiant un scénario tendanciel et des hypothèses stratégiques,
 - articulation de la stratégie avec les outils de planification.

C - STRATEGIE DE L'ECO CITE

- **définition du périmètre**
- **stratégie globale au regard des 4 axes principaux :**
 - environnement et ressources,
 - stratégie foncière et mise en valeur des espaces,
 - connexions et mobilités,
 - cohésion sociale, qualité de vie et attractivité du territoire.
- **priorités de mise en œuvre opérationnelle au titre des investissements d'avenir**
 - définition de la ou des zones prioritaires,
 - présentation des projets urbains.

D –ACTIONS DEMANDEES EN FINANCEMENT AU FONDS VILLE DE DEMAIN

- **description de l'ensemble des actions demandées en financement**
 - rôle attendu de chaque action dans la stratégie d'ensemble et selon les critères de sélection,
 - description des liens et des interdépendances entre actions,
- **articulation avec les autres projets susceptibles de bénéficier des investissements d'avenir**
- **plan de financement global des actions- cf. tableaux joints en annexe 8 -**
- **calendrier prévisionnel de mise en œuvre,** avec mention des grandes échéances liées à la stratégie globale de l'EcoCité.
- **description de la gouvernance de projet**
 - présentation de la gouvernance locale de projet au niveau décisionnel et opérationnel
 - présentation des maîtrises d'ouvrage et notamment au sein de la collectivité avec les modalités de coordination des différents services

- méthode de travail envisagée pour garantir la cohérence d'ensemble, la qualité et le niveau de performance et d'innovation des projets
- explicitation des conditions de la concertation.
- **mise en œuvre de l'évaluation et du suivi**
 - modalités d'évaluation et de restitution des indicateurs de suivi
- **fiches « action » détaillées**
 - description détaillée de chaque action (notamment, démonstration du caractère innovant et du niveau de performances attendu, valeur d'exemple et de reproductibilité),
 - conditions de mise en œuvre :
 - besoins en ingénierie préalable
 - pour les demandes de financement en prise de participation : nature juridique de la structure porteuse, identification des coactionnaires ou co-investisseurs, ...
 - pour les demandes de financement en subvention : maître d'ouvrage demandeur de la subvention, cadre juridique et administratif de l'action, partenariats envisagés, ...
 - bilan financier détaillé de l'action :
 - pour les demandes de financement en prise de participation : tableau de financement (emploi/ressources) sur 10 ans à minima, compte de résultat prévisionnel sur 10 ans et TRI- cf. annexe 6-
 - pour les demandes de financement en subvention : bilan détaillé du coût de l'investissement et du surcoût pour atteindre la performance et plan de financement détaillé, le cas échéant, compte prévisionnel d'exploitation – cf. annexe 7 -
 - calendrier détaillé de mise en œuvre de l'action
- annexes techniques nécessaires à l'appréciation du degré de maturité des actions et à l'appréciation du niveau d'innovation et/ou de performance environnementale

ANNEXE 6 : DOCUMENTATION JURIDIQUE ET FINANCIERE RELATIVE AUX DEMANDES DE PRISE DE PARTICIPATION

I. Documentation juridique

I.1 Cadre général de l'action

- Nature juridique du domaine de l'action ou du service (public ou privé)
- Nature juridique de la maîtrise d'ouvrage (publique, privée, ou mixte)
- Autorisations administratives à obtenir (PC, loi sur l'eau,...) et planning
- Maîtrise foncière de l'opération (le cas échéant)

I.2 Cadre opérationnel de l'action

- Nature et forme du bénéficiaire (Société de projet ad hoc, sous forme de société de capitaux (SA ou SAS), mode de gouvernance (Conseil d'administration, directoire, etc..),
- Actionnariat (projet de tour de table et répartition des parts), protocole ou projet de pacte le cas échéant
- Présentation de l'ensemble contractuel (organisation contractuelle retenue pour la réalisation du projet, principaux contractants)

II. Documentation économique et financière

II.1 Analyse des coûts

- coûts de conception et de réalisation (description des coûts, méthode d'évaluation, benchmarks, évaluations d'experts)
- coûts d'entretien, maintenance, exploitation (description des coûts, méthode d'évaluation, benchmarks, évaluations d'experts)
- planning des études et travaux

II.2 Analyse des revenus

- description générale du modèle économique, identification des contreparties (études de marchés, évaluation d'experts,..)
- hypothèses économiques (plan d'affaires, principales hypothèses macroéconomiques et hypothèses propres au marché, benchmarks, évaluations d'experts)
- revenus et rentabilité

II.3 Montage financier et évaluation des risques

- plan de financement (structure capitalistique, financements bancaires)
- modèle financier sur l'ensemble de la période d'investissement (bilan et compte de résultat)
- évaluation des risques : dimensionnement des fonds propres et des garanties du projet, scénarios économiques dégradés et tests de résistance du modèle

ANNEXE 7 : ELEMENTS FINANCIERS RELATIFS AUX DEMANDES DE SUBVENTION

Cette fiche est à remplir pour chacune des actions sollicitées en financement.

DETAIL DE LA DEPENSE			
Nature de la dépense	Montant global en € (1)	Montant de l'assiette éligible en €(1)	Montant du surcoût pour atteindre la performance visée et/ou quote-part de l'innovation en €
1, études/ingénierie études préliminaires études pré-opérationnelles études complémentaires			
sous total études/ingénierie			
2, Détail de l'investissement par poste			
sous total investissement			
3, Frais de maîtrise d'œuvre, le cas échéant			
sous total maîtrise d'œuvre			
4, Autres (à préciser)			
sous total autres			
TOTAL HT			
MONTANT TVA			
TOTAL TTC			

(1) l'ingénierie sera présentée sur un coût TTC ; l'investissement sur un coût HT.

MONTANT DE LA DEMANDE DE SUBVENTION			
	Montant de l'assiette éligible en €	Montant de la demande	% de subvention
Ingénierie (TTC)			
Action en investissement (HT)			
Montant total			

PLAN DE FINANCEMENT			
DEPENSES		RECETTES	
Nature des dépenses (1)	Montant en €	Nature et origine du financement	Montant en €
		... Fonds ville de demain	
TOTAL TTC		TOTAL TTC	

(1) reprendre le total du tableau précédent

ANNEXE 8 : PLAN DE FINANCEMENT GLOBAL DES ACTIONS

DEMANDE DE FINANCEMENT EN PRISE DE PARTICIPATION - TRANCHE 1 - 2010-2014-													
Nom de l'action	Description sommaire de l'action	Nom de la structure porteuse du projet	Nature de cette structure	date d'engagement du projet	Montant global de l'action en TTC (investissement et ingénierie)	Montant des fonds propres nécessaires	Co actionnaire (s)envisagé(s)	Montant de la prise de participation demandée au PIA	%	Montant de la demande de subvention au PIA en ingénierie	%	Montant global de la demande de subvention au PIA	%
Action : Action :													
TOTAL													

Tableau 1

DEMANDE DE FINANCEMENT EN SUBVENTION - TRANCHE 1 - 2010-2014-

Nom de l'action	Description sommaire de l'action	Maitre de l'ouvrage et demandeur du financement	Co financeurs identifiés	date d'engagement	Montant global de l'action en TTC (investissement et ingénierie)	Montant de l'assiette éligible de l'investissement en HT	Montant de l'assiette éligible de l'ingénierie en TTC	Montant de la demande de subvention au PIA en investissement	%	Montant de la demande de subvention au PIA en ingénierie	%	Montant global de la demande de subvention au PIA	%
Action : Action :													
TOTAL													

Tableau 2

DEMANDE DE FINANCEMENT EN SUBVENTION D'INGENIERIE SEULE- TRANCHE 1 - 2010-2014-

Nom de l'action	Description sommaire de l'action	Maitre de l'ouvrage et demandeur du financement	Co financeurs identifiés	date d'engagement	Montant global de l'action en TTC	Montant de l'assiette éligible de l'ingénierie en TTC	Montant de la demande de subvention au PIA	%
Action 1 : Action 2 :								
TOTAL								

Tableau 3

SYNTHESE DE LA DEMANDE DE FINANCEMENT- TRANCHE 1 - 2010-2014-

Nature du financement	Montant global de l'action en TTC	Montant de l'assiette éligible	Montant de la demande au PIA	%
Prise de participation				
Subvention d'investissement				
Ingénierie (1)				
TOTAL				

(1) cette ligne comprendra les montants indiqués aux tableaux 1, 2 et 3 pour la partie ingénierie et les montants indiqués au tableau 3

ANNEXE 9 : RAPPEL DES CRITERES DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

Ces indicateurs fixés aux porteurs de projets s'appliqueront à l'échelle de l'Ecocité. Ils devront être fournis en unité et en pourcentage pour les années 2010, 2014, 2017.

Les indicateurs chiffrés seront confirmés dans le cadre de la convention locale pour chacun des sites et au niveau national par le Comité de pilotage.

- ◆ *Accroissement de l'investissement des collectivités locales lié aux activités Grenelle*
 - effet levier de l'intervention de l'Etat sur les investissements directs « Grenelle » des collectivités locales,
 - nombre de logements construits au-delà du « point mort » (unité = nombre de logements permettant l'accroissement de la population),
 - nombre d'emplois bruts créés.

- ◆ *Amélioration du fonctionnement des territoires au regard du développement durable*
 - nombre de tonnes de CO² annuelles évitées par l'ensemble des projets par rapport à un scénario de référence sur le périmètre opérationnel de projet (unité = nombre de tonnes de CO²). Le scénario de référence prendra en compte les consommations énergétiques et émissions de CO² associées concernant le bâti, les déplacements et les services collectifs,
 - développement des réseaux intelligents (en postes et en km linéaires),
 - développement des énergies renouvelables,
 - part de l'offre de logements BBC en permis déposés jusqu'au 1^{er} janvier 2013,
 - part de l'offre de logements passifs en permis déposés à partir du 1^{er} janvier 2013,
 - réduction des consommations, d'eau, d'énergie, de matières premières, de déchets dans les bâtiments construits,
 - nombre de m² en BBC et passifs en-dehors du logement,
 - part des logements créés (en permis déposés) à moins de 400 m d'un transport en commun.

- ◆ *Promotion des modes de déplacements décarbonés et évolution de la mobilité*
 - nombre de bornes de charge installées par rapport au prévisionnel,
 - nombre de projets aidés par rapport au prévisionnel,
 - nombre de km linéaires de transports à faible pollution et faible consommation d'énergie et de modes de déplacements doux.