



Focus sur la LOM

Cellule France mobilités Hauts-de-France

Valenciennes, le 12 mai 2022



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE





Nathalie PITAVAL
Cerema

Présentation de la cellule régionale France mobilités



Cellule France mobilités Hauts-de-France : qui sommes-nous ?

Une petite équipe réactive, dynamique et sympathique !



Nos missions :

- ✓ vous apporter des conseils dans le domaine des mobilités,
- ✓ capitaliser les connaissances dans ce domaine,
- ✓ jouer un rôle d'animation pour créer du lien entre acteurs en charge des mobilités...



**Nathalie
PITAVAL**

Directrice de projets
urbanisme & mobilités



**Sandra
MOREELS**

Responsable
numérique



**Mathieu
CHASSIGNET**

Ingénieur mobilité,
qualité de l'air



**Thomas
VIAL**

Responsable unité sud
« connaissance et LOM »
DREAL



**Martial
MASSELOT**

Référent prospective
des transports
DREAL



Notre équipe
travaille en
partenariat avec
la Région (Jean-
Francis Béard)



Comment nous joindre ?

- ✓ nous contacter **par mail** : hautsdefrance@francemobilites.fr
- ✓ consulter notre **page régionale** : <https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france>
- ✓ rejoindre la **communauté France mobilités Hauts-de-France** sur Expertises territoires : <https://www.expertises-territoires.fr/>

Présentation de la cellule régionale Hauts-de-France



3 missions :

✓ Animer l'écosystème régional de la mobilité

Contribuer à se faire rencontrer les acteurs qui proposent des solutions et ceux qui en recherchent : **mission d'animation**

✓ Aider les projets des collectivités

Apporter une ingénierie technique, financière et réglementaire : **mission de conseil**

✓ Centraliser les ressources documentaires

Mettre à disposition des études, des données, des contacts: **mission de capitalisation des connaissances et pratiques**



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

La cellule Hauts-de-France



- Du temps d'intervention d'experts de la mobilité au service des collectivités
- Des guides et méthodes techniques
- Des réseaux partenariaux



- Un accompagnement à l'ingénierie de projets des Directions Régionales ADEME
- Des appels à projets Fonds Mobilité labellisés France Mobilité (dont AMI Tenmod)
- Des aides financières
- Des réseaux d'animation

- Un soutien à l'ingénierie territoriale au cas par cas
- Une ingénierie financière
- Une participation à l'investissement
- Un accompagnement sur la vie des projets



- Un appui institutionnel pour l'animation des réseaux
- La mise en œuvre de la réglementation

La cellule régionale Hauts-de-France



3 outils :

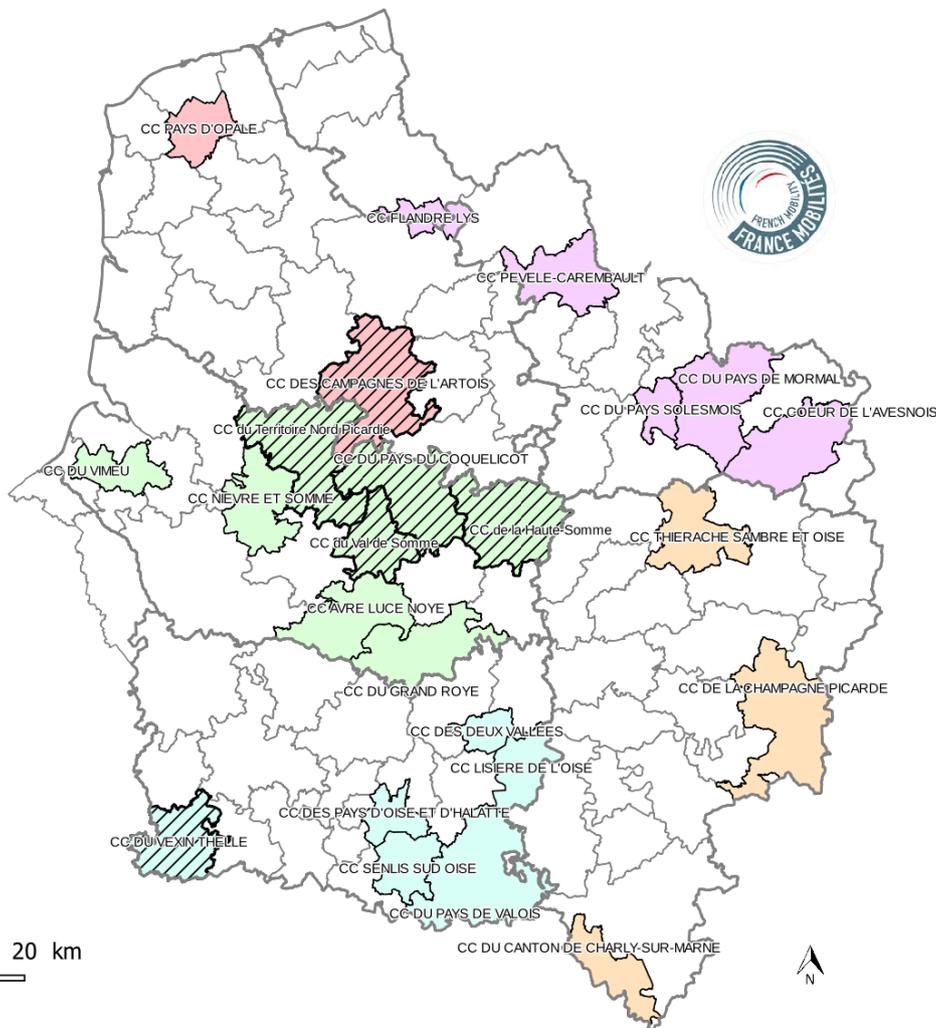
- ✓ **Une boîte mail : HautsDeFrance@francemobilites.fr**

Une réponse à vos demandes : les 4 structures peuvent répondre à vos questionnements en fonction de leurs compétences : financières, techniques, juridiques...

- ✓ **Une page régionale dédiée sur le site France mobilités (depuis juin 2019)**
<https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france>

- ✓ **Expertises territoires** : il suffit de vous inscrire pour rejoindre la communauté France mobilités Hauts-de-France
<https://www.expertises-territoires.fr/>

Exemple d'accompagnement



Communautés de communes ayant participé aux rendez-vous compétence mobilité mis en place par la cellule entre Novembre 2020 et Avril 2022

EPCI

De janvier à Avril 2022, la cellule régionale d'appui France Mobilités a rencontré 6 communautés de communes

- Communauté de Communes du département de l' Aisne 3 en 2021
- Communauté de Communes du département du Nord 5 en 2021
- Communauté de Communes du département de l' Oise 5 en 2021 et 1 en 2022
- Communauté de Communes du département du Pas-de-Calais 1 en 2021 et 1 en 2022
- Communauté de Communes du département de la Somme 4 en 2021 et 4 en 2022
- DEPARTEMENT

✓ Mon rendez-vous compétence mobilité (2020-21)

21 CC (élus comme techniciens) ont bénéficié de ce rendez-vous, (33% des CC des Hauts-de-France)

Plus de 21 heures de visioconférence et 21 présentations Powerpoint

Plus de 80 mails envoyés aux différentes collectivités (questions transmises par les CC avant et/ou pendant le rendez-vous compétence mobilité et parfois après le rdv)

✓ Mon rendez-vous Exercice de la compétence mobilité (2022)

6 CC (élus comme techniciens) ont bénéficié de ce rendez-vous

Pour trouver des financements...



<https://aides.francemobilites.fr/>



Le portail des dispositifs de financements des projets, expérimentation et innovation dans les mobilités

France Mobilités (démarche du Ministère de la Transition Ecologique) et Aides-territoires collaborent ensemble pour faciliter la recherche d'aides sur la thématique des mobilités pour les collectivités territoriales et leurs partenaires, en rendant visibles et accessibles tous les dispositifs financiers couvrant le champs de la mobilité auxquels ils peuvent prétendre.

[Voir plus de détails](#)

Pour vous aider :

France Mobilités et Aides-territoires rassemblent et structurent ces informations dans le but de :

- Faire gagner du temps aux acteurs locaux.
- Valoriser les dispositifs des porteurs d'aides partenaires.
- Rééquilibrer les chances entre territoires dans l'obtention des aides.

En quelques clics, les bénéficiaires peuvent :

- Réaliser une veille territorialisée et thématique des aides financières disponibles.
- Paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs.

Les 8 catégories d'aides présentes sur le portail ci-présente sont décrites en cliquant sur les liens ci-dessous. Ces 8 descriptions servent de guide pour les porteurs d'aides afin de catégoriser au mieux les dispositifs et permettent aux bénéficiaires

Je contacte ma cellule France mobilités par mail :

Soit sur le site France mobilités (onglet en région, on clique sur la carte HDF)

Soit directement par mail :
HautsDeFrance@francemobilites.fr

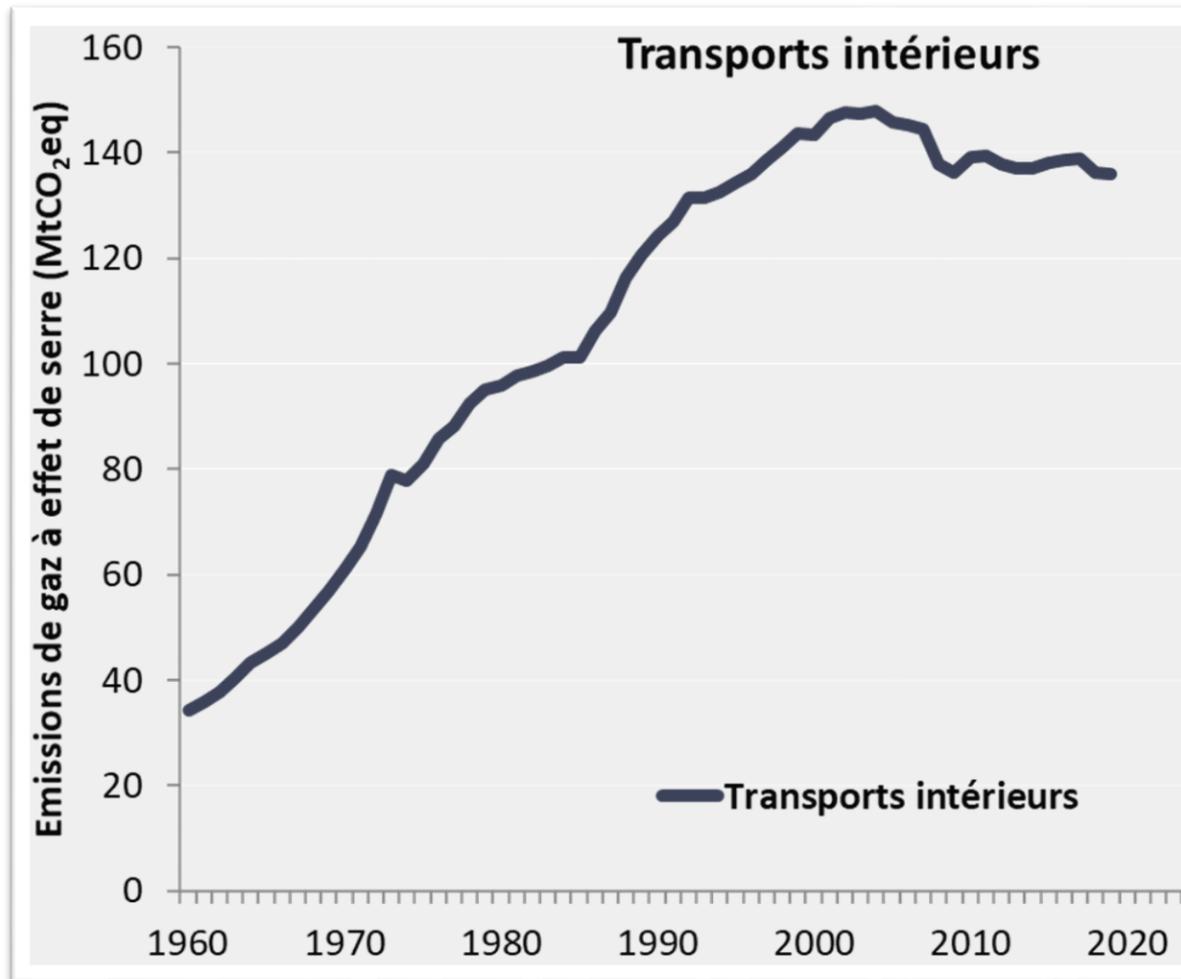


Mathieu CHASSIGNET
ADEME Hauts-de-France

Etat des lieux de la mobilité et évolutions récentes



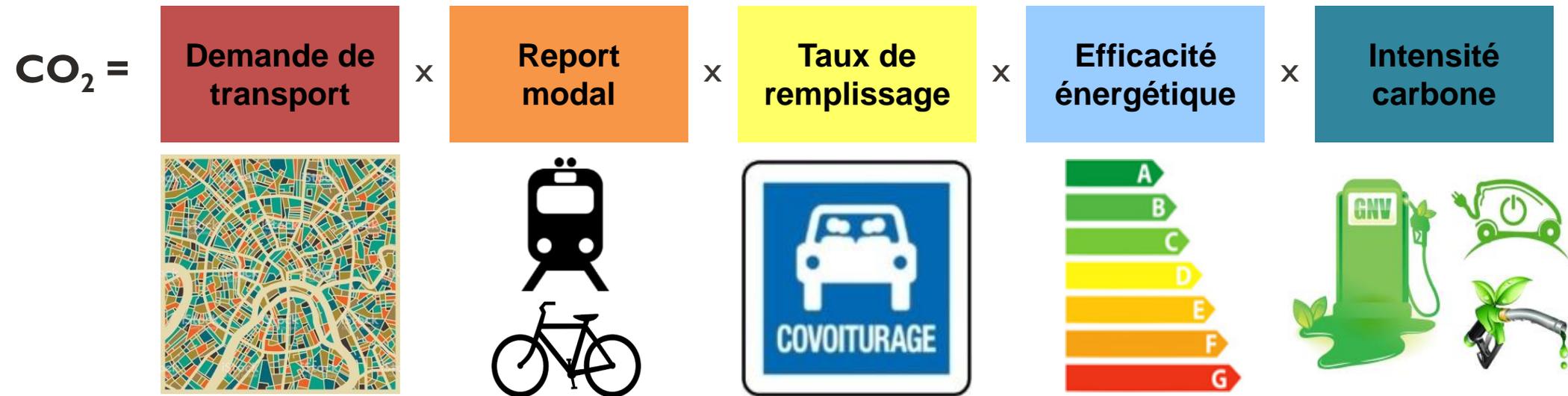
- Le secteur des transports et de la mobilité : 30% des émissions de gaz à effet de serre de la France
- Le seul gros secteur dont les émissions ne baissent pas !



Source : Thèse Aurélien Bigo, 2020

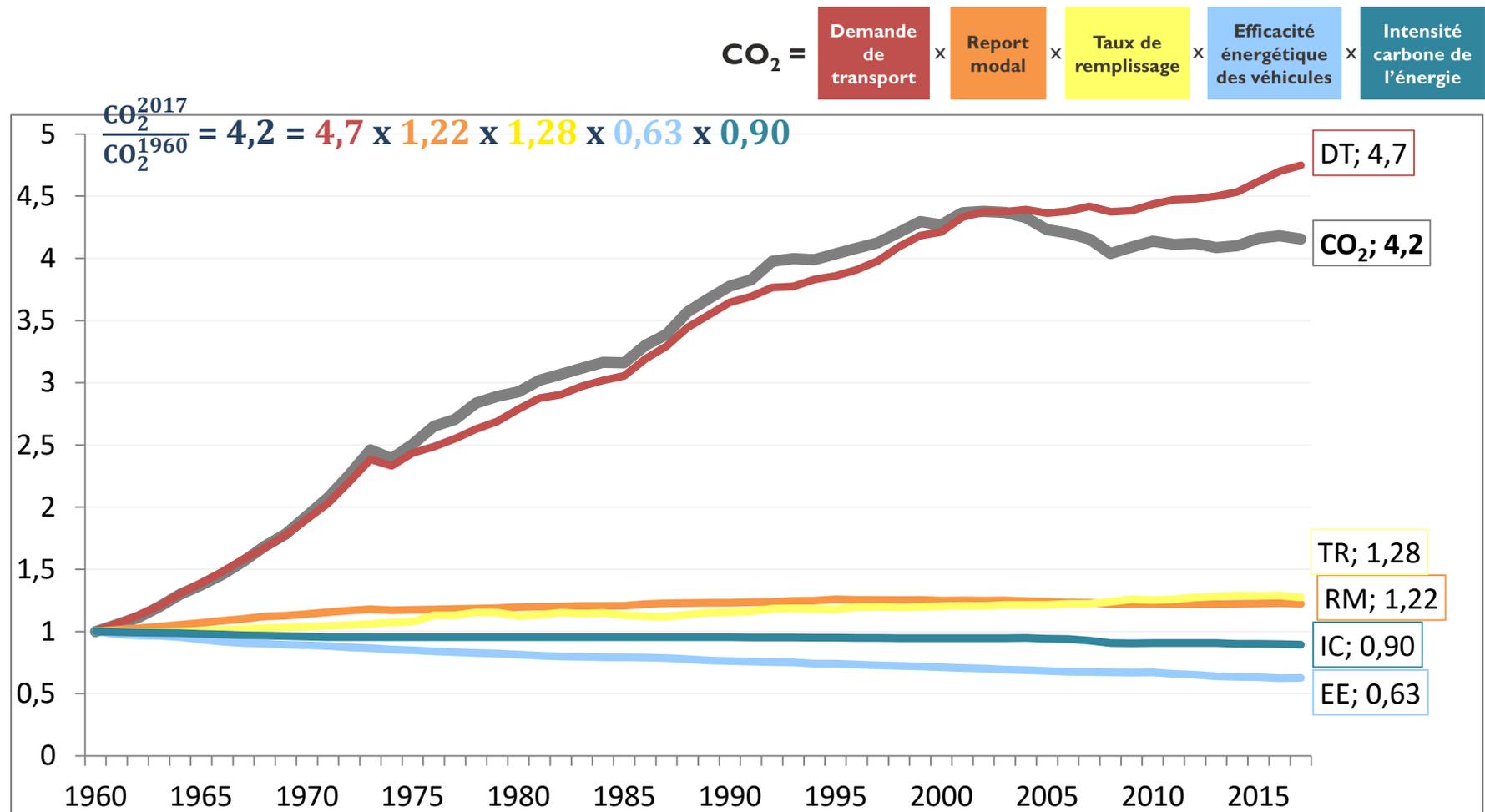


- Décomposition des émissions de CO₂ des transports :





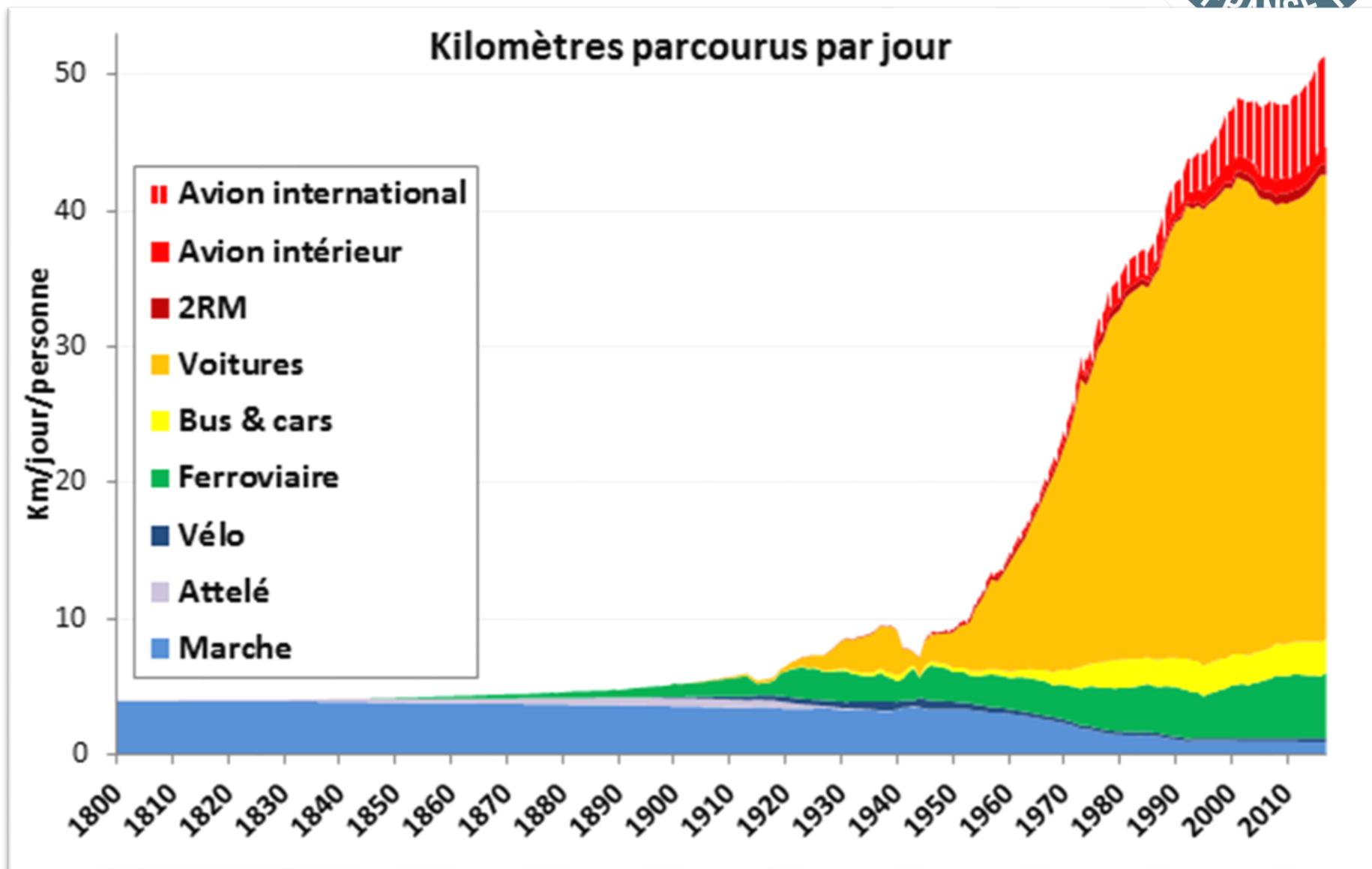
- Quels sont les principaux facteurs qui expliquent l'augmentation des émissions de CO₂ des transports?



Source : Thèse Aurélien Bigo, 2020

3 Constats majeurs :

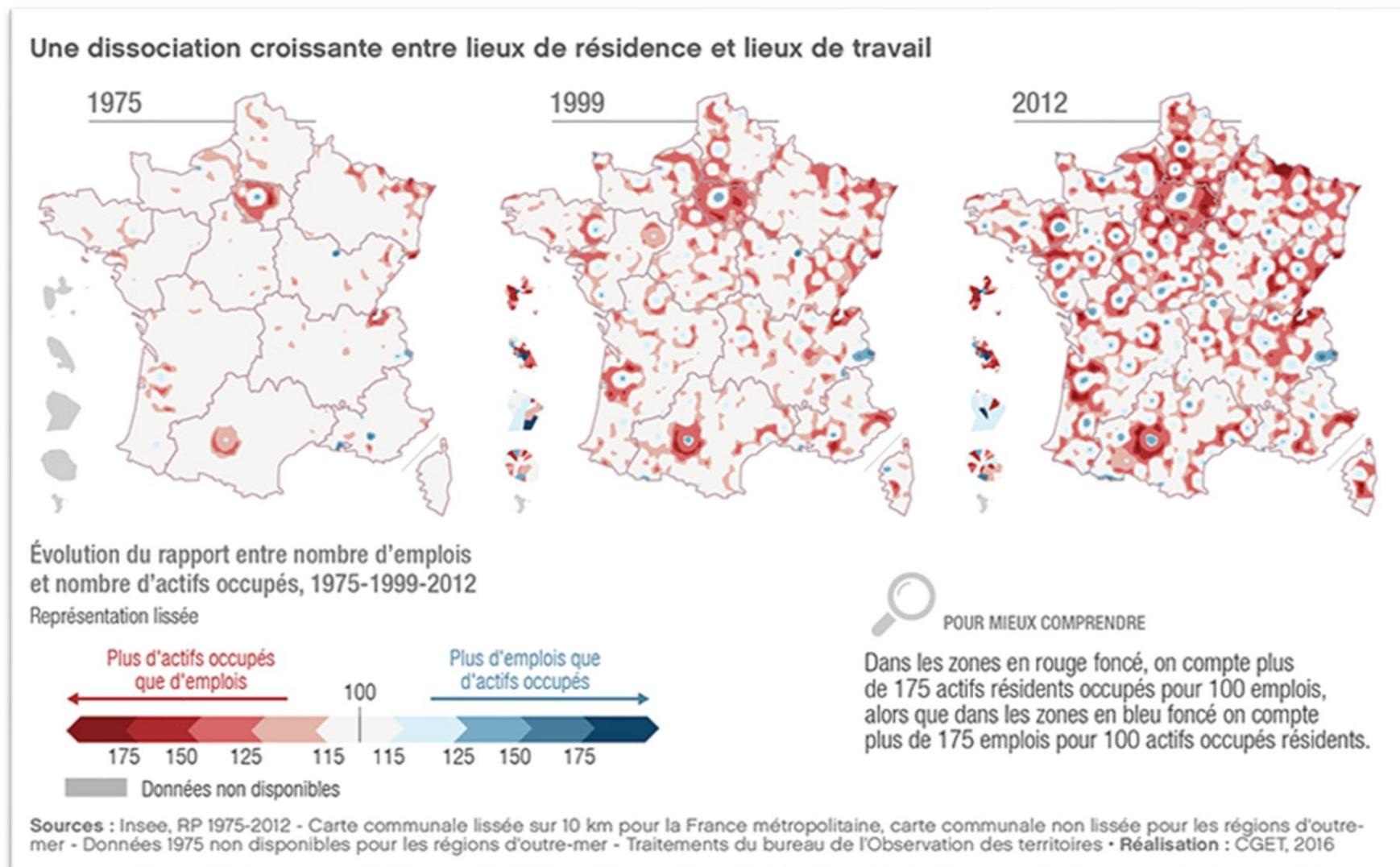
- 1. Une augmentation des distances qui se poursuit :



Source : Thèse Aurélien Bigo, 2020

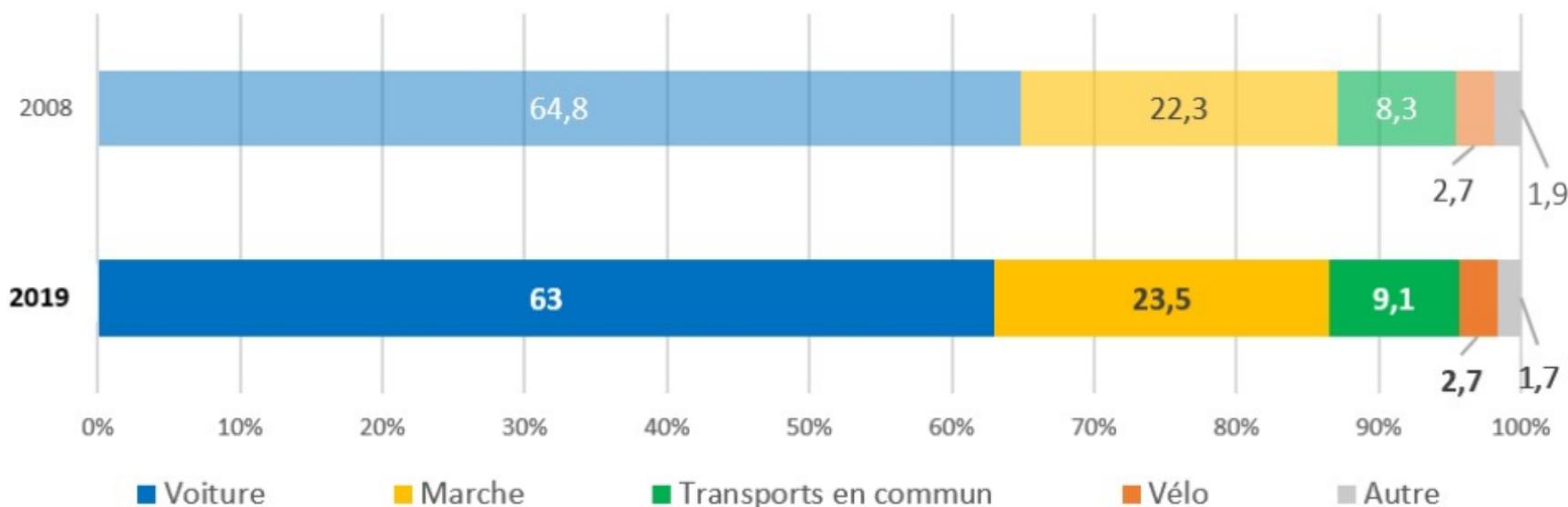
3 Constats majeurs :

- 1. Une augmentation des distances qui se poursuit :
- En lien notamment avec un aménagement du territoire défaillant



3 Constats majeurs :

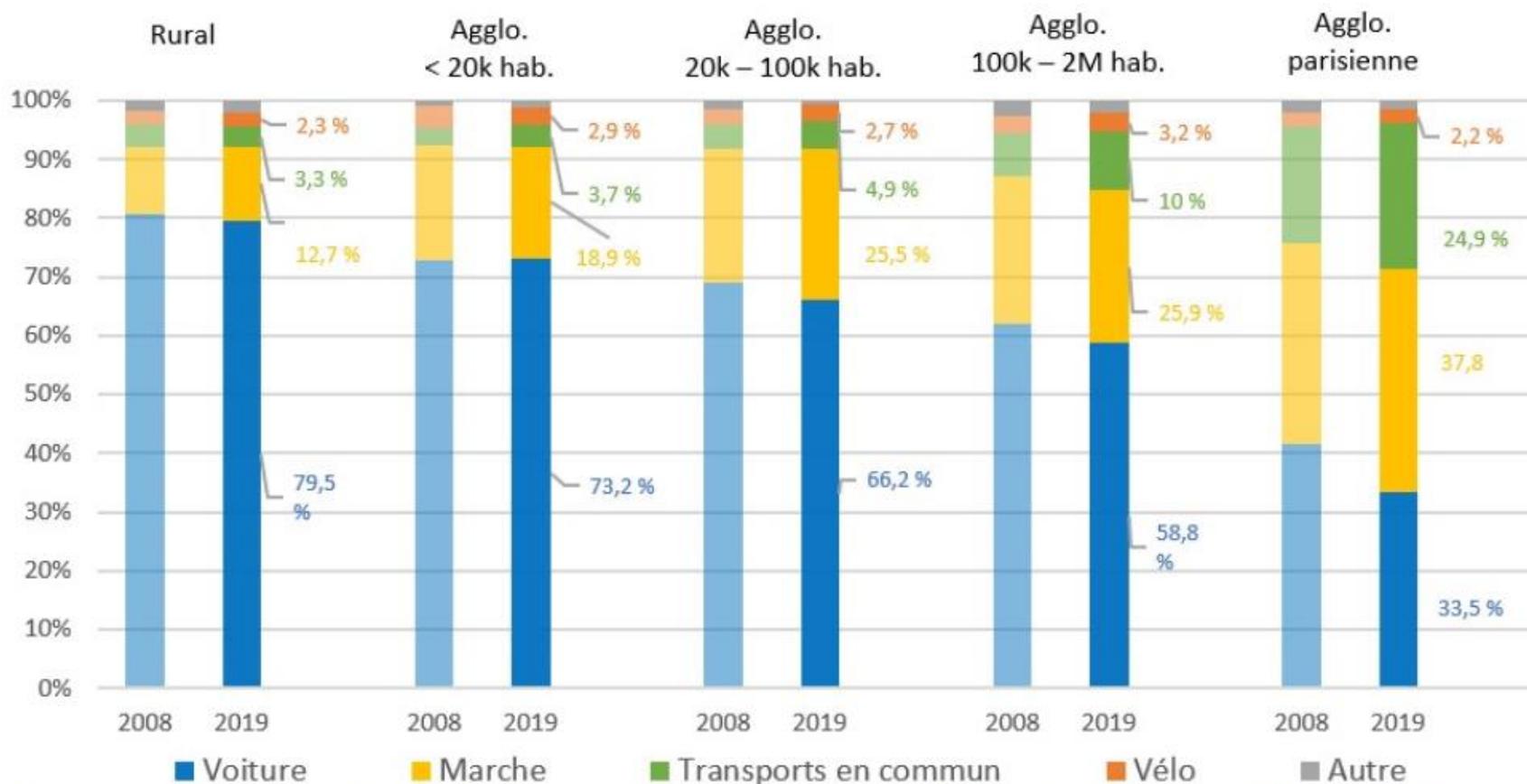
- 2. On se déplace toujours autant en voiture



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).

3 Constats majeurs :

- 2. On se déplace toujours autant en voiture
- Avec des tendances différentes selon les territoires



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).

3 Constats majeurs :

- 3. Des véhicules qui ne s'orientent pas vers la sobriété



Evolution des voitures neuves entre 2000 et 2020 :

- Largeur : +10 cm
- Longueur : + 12 cm
- Poids : +100 kg
- Puissance : +30 chevaux
- Part de marché des SUV : 43% en 2020

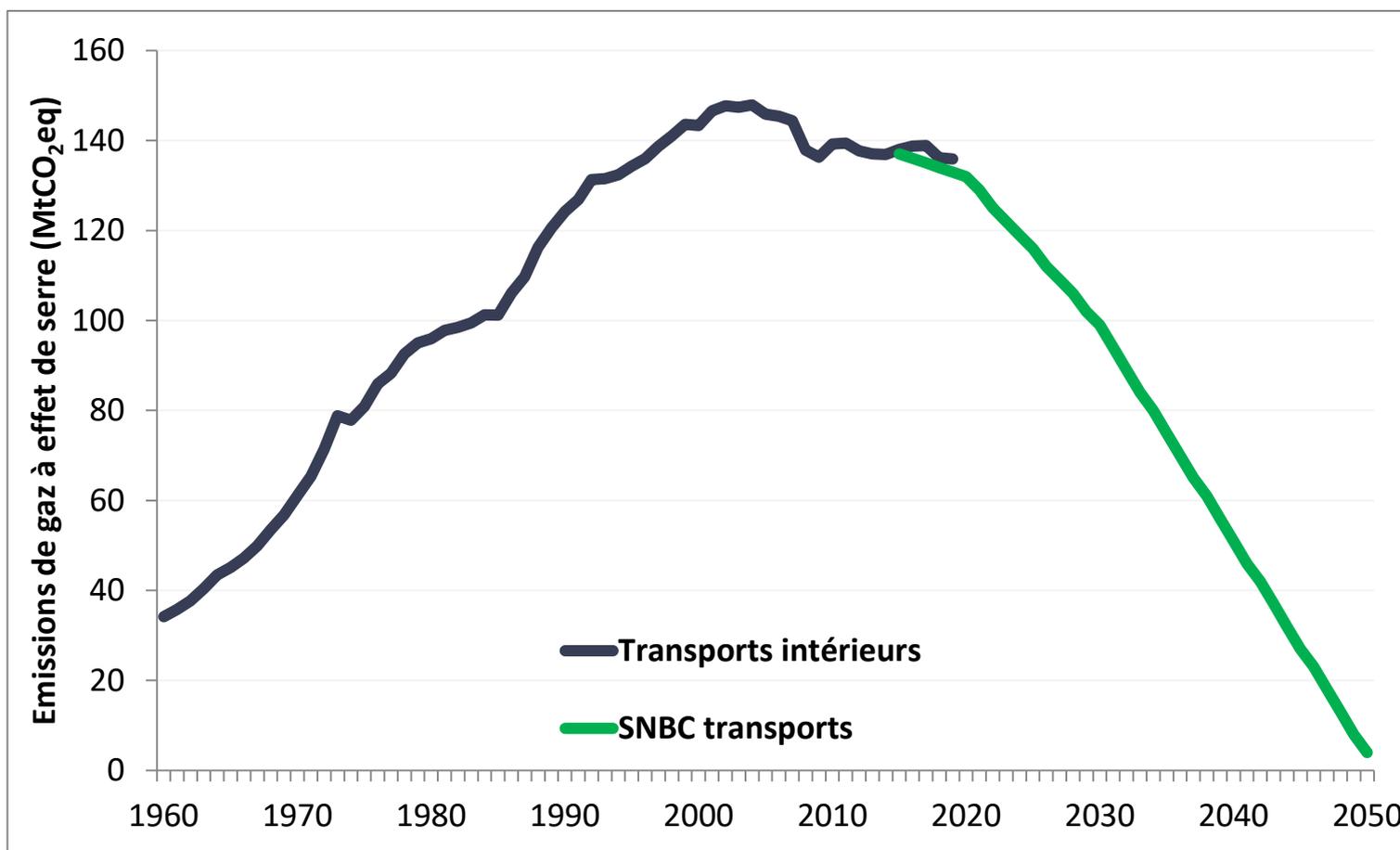


- Avec toutefois un décollage pour l'électrique (10% de part de marché en 2021) et de l'hybride rechargeable (8,5% de part de marché)

Objectif : Décarbonation complète du secteur en 28 ans en mobilisant les 5 leviers



$$\text{CO}_2 = \text{Demande de transport} \times \text{Report modal} \times \text{Taux de remplissage} \times \text{Efficacité énergétique des véhicules} \times \text{Intensité carbone de l'énergie}$$



Source : Thèse Aurélien Bigo, 2020



Nathalie PITAVAL
Cerema

Présentation de la loi d'orientation des mobilités (LOM)



Les 3 piliers de la LOM



1/ Investir plus et mieux dans les transports du quotidien

- 13,4 Md€ d'investissements de l'État dans les transports en 5 ans (2017-2022) : les 3/4 consacrés au ferroviaire
- Réorientation des investissements en faveur des transports du quotidien plutôt que de nouveaux projets : entretien des réseaux existants, investissement dans un plan RER pour les métropoles, désenclavement des territoires ruraux

2/ Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer

3/ Engager la transition vers une mobilité plus propre

Le 2ème pilier de la LOM



Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer

- **Faciliter les solutions alternatives à la voiture individuelle** proposées sur 100 % du territoire par les collectivités : covoiturage, transport à la demande... Mise en place par l'Etat de financements et d'appels à projets : 500M€ mobilisés sur la période 2017-2022 pour cofinancer des projets de mobilité avec les collectivités (DSIL).
- **Mobilité domicile-travail : un thème obligatoire de négociation sociale** pour que les entreprises s'engagent : création de titre-mobilité, sur le modèle ticket restaurant
- **Forfait mobilité durable**, jusqu'à 400 €/an (Agents de l'Etat 200 euros/an) pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements (exonération d'impôts et cotisations sociales)
- **Permis de conduire** moins cher et plus rapide comparatifs entre auto-écoles, apprentissage en ligne et sur simulateur)
- **Accélération du développement des solutions innovantes de mobilité** : circulation de navettes autonomes dès 2020, 100% des informations rendues publiques pour favoriser des trajets en un seul clic... Cadre de régulation pour les services en free-floating, et rééquilibrage des relations entre chauffeurs VTC, livreurs et plateformes.
- **Mobilité des personnes en situation de handicap facilitée** : gratuité possible pour les accompagnateurs, données d'accessibilité rendues publiques...

Le 3e pilier de la LOM



Engager la transition vers une mobilité plus propre

- **Objectif de neutralité carbone en 2050**, avec une trajectoire claire : - 37,5 % d'émissions de CO2 d'ici 2030 et l'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040.
- **Prime à la conversion et possibilité de recharger partout son véhicule électrique**, en multipliant par 5 d'ici 2022 les points de recharge : équipement obligatoire dans certains parkings, création d'un droit à la prise...
- **Un plan vélo** inédit pour tripler sa part dans les déplacements : création d'un fonds vélo de 350 M€, lutte contre le vol avec la généralisation du marquage des vélos et des stationnements sécurisés, généralisation du savoir-rouler à l'école...
- **Un plan pour faire du covoiturage** une solution au quotidien, en permettant aux collectivités de subventionner les covoitureurs, en ouvrant la possibilité de créer des voies réservées aux abords des métropoles...
- **Des zones à faibles émissions (ZFE)** pour un air plus respirable, permettant aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix.
- Contribution des modes les plus émetteurs au financement des mobilités : réduction de 2 centimes de l'exonération de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) pour les transporteurs routiers et écocontribution inédite du secteur aérien.

Qu'est-ce qu'une Autorité Organisatrice de la Mobilité ?



- ✓ Acteur public **compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire** (ressort territorial)
- **Joue le rôle d'animation locale** de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire
- **Organise des services de mobilité**
- **Encourage le développement de pratiques** de mobilité plus durables et solidaires
- **Contribue aux objectifs de lutte** contre le changement climatique, contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air, la pollution sonore

Article L. 1231-1-1 du code des transports (compétences des AOM) et suivants

Ce que je peux faire en tant qu'AOM



Sur mon ressort territorial, je peux organiser des :

- services **réguliers** de transport public ou des services **à la demande**,
- services de **transport scolaire**,
- services relatifs aux **mobilités actives** ou aux **mobilités partagées**, par exemple : **services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.**
- services de **mobilité solidaire** (garage solidaire...)
- services de **conseil en mobilité** pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux..),
- services de **transport de marchandises** ou de la **logistique urbaine** (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Et...contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme, subventionnement de piste cyclables...), aux services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles à la mobilité...

Qui peut choisir de prendre la compétence mobilité ?



Les communautés de communes sont incitées à prendre cette compétence :

- **soit à l'échelle de son territoire**
- **soit à une échelle plus large, après transfert de la compétence à un PETR, un Syndicat mixte (SM transports, SM SCoT, Parc naturel régional...). Depuis la loi 3DS, un pôle métropolitain peut devenir AOM.**

Dans le cas contraire, la région deviendra automatiquement AOM locale sur le territoire des CC le 1er juillet 2021.

A compter du 1er juillet 2021, les communes ne seront plus AOM.

Calendrier et scénarios envisagés par la LOM



Avant le
31/03/2021

La communauté de communes a-t-elle délibéré pour se saisir de la compétence mobilité ?

Oui

Non

Avant le
30/06/2021

Les communes ont-elles délibéré à la majorité qualifiée ?
(droit commun du transfert de compétences L. 5211-17 du CGCT)

Oui

Non

A partir du
01/07/2021

La CC est AOM locale

Elle peut :

- Transférer sa compétence mobilité à une échelle supra-communautaire (SM, PETR)
- Demander à la région le transfert des services qu'elle organise situés à l'intérieur du ressort territorial de la communauté de communes AOM

La région est AOM locale

La gouvernance de la mobilité suite à la LOM



Un « schéma-type » d'organisation de la compétence mobilité autour de :

- **La région, AOM régionale** (maillage du territoire)
- **l'intercommunalité, AOM locale** (proximité)

Une coordination entre ces 2 échelles assurée par la région à l'échelle du **bassin de mobilité**

Traduite dans un **contrat opérationnel de mobilité (COM)**

Contrat = engagement réciproque entre partenaires

Sont obligatoirement parties prenantes au contrat :

- **La Région**
- **les AOM**
- **les syndicats mixtes dits « SRU »**
- **les départements**
- **les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux**

Et...selon les spécificités du territoire, les EPCI, une Région limitrophe ou tout autre partenaire (opérateur de transport, commune...)

La gouvernance de la mobilité suite à la LOM



Un « schéma-type » d'organisation de la compétence mobilité autour de :

- **La région, AOM régionale** (maillage du territoire)
- **l'intercommunalité, AOM locale** (proximité)
- AOM ayant de droit la compétence mobilité (art L 1231-3 du Code des transports) :
 - Communautés d'agglomération
 - Communautés urbaines
 - Métropoles
 - Communes situées sur des îles mono communales qui n'ont pas transféré la compétence à leur EPCI
 - Régions : AOM régionales
- Région en tant qu'AOM n'a pas besoin de bénéficier d'un transfert de compétence et peut donc ensuite déléguer sa compétence quel que soit le service de transport (scolaire...)
- Communautés de Communes pas « AOM de droit » : elles ne le deviennent que si et seulement si leurs communes leur transfèrent cette compétence

Cas 1 : Une CC devient AOM en se voyant transférer la compétence mobilité par ses communes membres



Pour les 2 hypothèses : services organisés par une commune : la CC se verra transférer les services (transport régulier, TAD, scolaire...) organisés par ses communes (sauf transport privé)

Hypothèse 1 : Une CC **ne demande pas** à la Région de récupérer les services régionaux de transport sur son ressort territorial

Comment faire ?

Si la CC **n'a pas fait de demande à la Région, rien ne change** pour les transports régionaux sur le ressort territorial de la CC.

Quels services régionaux sont gardés par la Région ?

tous les types de services régionaux (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la région et effectués intégralement dans le ressort territorial de la CC **restent organisés par la région.**

Hypothèse 2 : Une CC **demande** à la Région de récupérer les services régionaux de transport sur son ressort territorial

Comment faire ?

La CC prend une **délibération** pour demander à la Région la « reprise » des services effectués intégralement dans son ressort territorial

Quels services régionaux sont repris par la CC ?

tous les types de services régionaux (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la région et effectués intégralement dans son ressort territorial par la région, sont repris par la CC suite à sa demande. Il s'agit d'une **reprise « en bloc »**.

Les services régionaux qui traversent le ressort territorial de la CC et qui sont à l'extérieur du ressort de la CC, restent organisés par la Région.

Cas 2 : Une CC ne devient pas AOM car il n'y a pas eu de transfert de compétence

Ce que chacun pourra/devra faire :

Pour La Région :

- deviendra **Autorité organisatrice de la mobilité "locale"** sur le ressort territorial de la CC (en plus de sa qualité d'AOM régionale);
- **pourra organiser des services publics de transport/mobilité** sur le ressort territorial de la CC;
- **devra mettre en place le Comité des partenaires « local »** ;
- **sera compétente pour élaborer un Plan de mobilité** sur le ressort territorial de la CC;

Pour la CC :

La CC pourra encore organiser des **services privés** pour ses personnels ou pour certains administrés (L. 3131-1, R.3131-1 et R.3131-2 du CT), services gratuits, ou encore services occasionnels pour le transport de groupes déterminés (R. 3112-1 du CT), par ex : transporter d'élèves aux centres de loisirs...**Il convient de vérifier si le transport peut être qualifié de privé** (s'il répond aux 5 critères cumulatifs codifiés au R3131-1 et suivants du CT).

La CC peut se voir déléguer tout ou partie de services par la région (L. 1231-4 du CT).

Pour les communes :

Les services de mobilité communaux organisés précédemment à la LOM peuvent demeurer aux communes, qui continuent à prélever du VM pour les financer, le cas échéant. **Les communes en informent la Région.**

Ce qui ne sera pas possible :

Pour la Communauté de communes :

- ne pourra donc pas organiser de services publics de transport et de mobilité;
- ne pourra pas co-financer un service de mobilité sauf à le justifier au titre d'une autre compétence inscrite dans ses statuts (ex : co-financement pour une tarification sociale au titre de sa *compétence sociale*, ex : travaux sur pistes cyclables au titre de la *compétence voirie*) **sous réserve de vérifier qu'elle dispose des compétences en question;**
- ne pourra pas intervenir seule en matière de plateforme de covoiturage (création d'une telle plateforme). Cette compétence est dévolue lorsqu'il s'agit d'un acteur public aux AOM et AOM régionales (L. 1231-5 du CT);
- ne pourra pas mettre en place de services de location de vélos, d'autopartage;
- ne pourra pas financer de services de location de vélos, d'autopartage.

Pour les communes :

Puisqu'elles ne seront plus AOM à partir du 1er juillet 2021, elles ne pourront plus organiser d'autres types de services que leurs services (mis en place avant le 01/07/21).

Effets de la LOM : que se passera-t-il pour les services de transports communaux existants ?

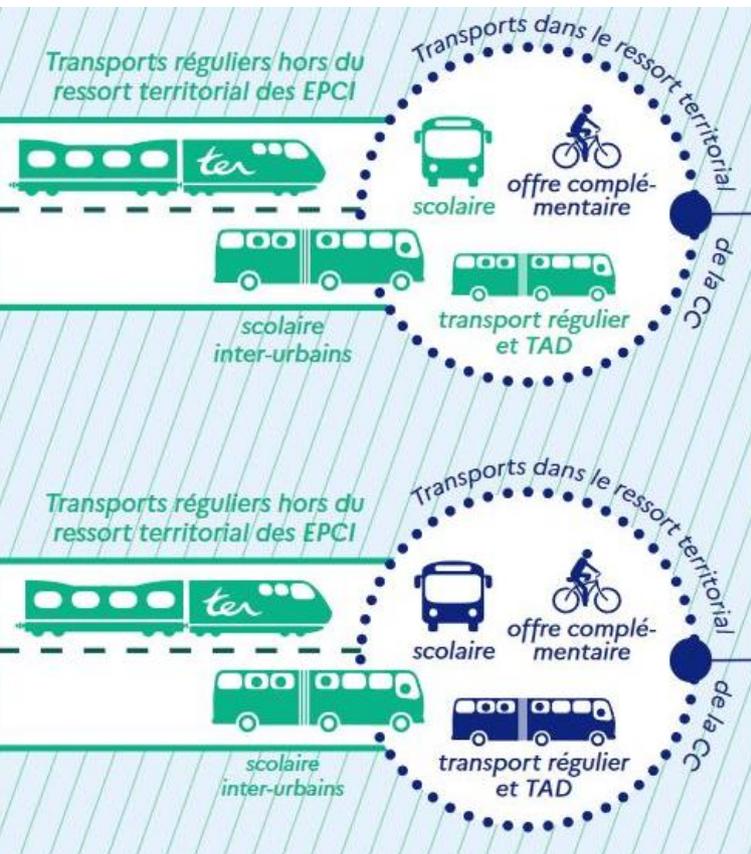
Qualification du type de transport		Dans le cas où la CC est devenue AOM	Dans le cas où la Région est devenue AOM locale
Transports privés	Les transports privés doivent respecter le contenu des articles R3131-1, R3131-2 et R3131-3 du Code des transports). Par ex : navette pour personnes âgées organisé par le CCAS, navette pour enfants vers équipements sportifs dans le cadre d'activités extra-scolaires	Le service reste organisé par la commune	Le service reste organisé par la commune
Transports publics	Services de lignes régulières (qui répondent à cette définition prévue à l'art. R. 3111-1 du code des transports : " <i>Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance</i> »)	La poursuite du service sera organisée par la Communauté de communes	Le service peut rester organisé par la commune (pas d'obligation). Elle en informe la Région. La commune ne peut modifier substantiellement le service ni lever le versement mobilité (sauf si elle le levait avant la LOM)
	Services de transport à la demande	La poursuite du service sera organisée par la Communauté de communes	Le service peut rester organisé par la commune qui en informe la Région. La commune ne peut modifier substantiellement le service ni lever le versement mobilité (sauf si elle le levait avant la LOM)
Transports scolaires	Services organisés à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM	Option 1 : Le service reste organisé par la Région car la CC n'a pas fait de demande auprès de la Région pour le reprendre Option 2 : Le service sera repris par la CC si et seulement si elle en a fait la demande à la Région	Le service reste organisé par la Région
	Services qui dépassent le ressort territorial de l'AOM	Le service reste organisé par la Région	Le service reste organisé par la Région

Que passera-t-il une fois les échéances de la LOM passées ? Qui pourra organiser de nouveaux services de transports ?

Qualification du type de transport		Dans le cas où la CC est devenue AOM	Dans le cas où la Région est devenue AOM locale
Transports privés	Les transports privés doivent respecter le contenu des articles R3131-1, R3131-2 et R3131-3 du Code des transports)	Le service pourra être organisé par la commune	Le service pourra être organisé par la commune
Transports publics	Services de lignes régulières	<p>Le nouveau service sera organisé par la CC. Il n'existe pas de possibilité de délégation de ces services aux communes.</p> <p>La commune ne sera plus AOM à compter du 1er juillet 2021, elle ne pourra plus créer de nouveaux services de mobilité.</p>	<p>Possibilité 1 : Le nouveau service pourra être organisé par la Région.</p> <p>Possibilité 2 : La Région a aussi la possibilité de déléguer (attention, ce n'est pas une obligation), par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports à la commune (art. L1231-4 du Code des transports) ou à une CC. Attention : la commune ne sera plus AOM à compter du 1er juillet 2021, elle ne pourra donc plus créer de nouveaux services de mobilité (pour mémoire, la commune pourra poursuivre les services existants)</p>
	Services de transport à la demande		
	Services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés de véhicules		
	Services de mobilité solidaire, services de conseil en mobilité		
Transports scolaires	Services scolaires organisés à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM	<p>Les nouveaux services, nécessairement complémentaires à ceux existants de la Région pourront être organisés par la CC et la CC aura la possibilité de déléguer aux communes par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports scolaires (art. L3111-9 du CT)</p> <p>Attention : pour ces services que la CC n'aura pas souhaité reprendre (art L. 3111-5 du CT), la commune ne pourra pas créer des services scolaires complémentaires à l'offre régionale.</p>	<p>Le nouveau service sera organisé par la Région.</p> <p>La Région a aussi la possibilité de déléguer (ce n'est pas une obligation), par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la commune (art. L1231-4 du Code des transports) ou à une CC.</p>
	Services scolaires qui dépassent le ressort territorial de l'AOM	Le service sera organisé par la Région	Le service sera organisé par la Région

En résumé...

Cas 1 : Une CC devient AOM



Hypothèse n°1

La CC ne demande pas le transfert des services régionaux

- La région continue d'organiser les services réguliers et de transports à la demande
- La région continue d'assurer l'organisation des services scolaires (la prise en charge des élèves n'est pas impactée)
- La CC peut mettre en place une offre de services (complémentaire de celle de la région)

Hypothèse n°2

La CC demande le transfert des services régionaux

- La CC prend une délibération pour demander le transfert
- Le transfert se fait pour tous les services organisés par la région dans un délai convenu avec elle (transfert financier)
- La région ne peut alors plus organiser des services dans le seul périmètre de la CC

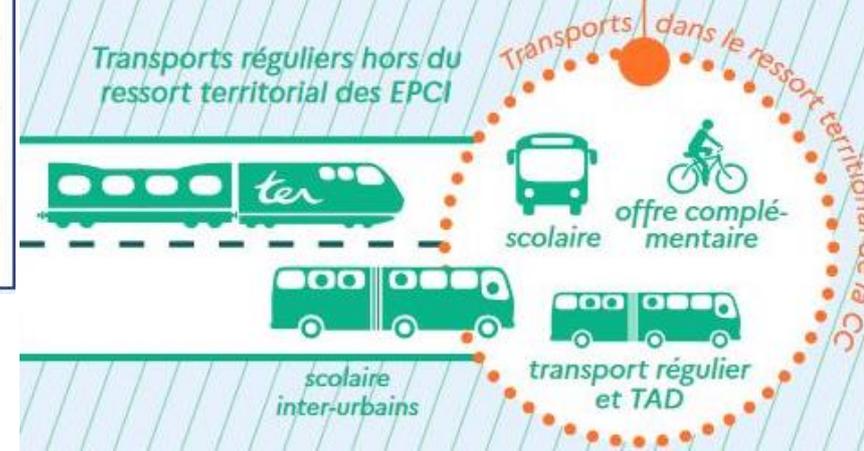
Cas 2 : Une CC ne devient pas AOM

LA CC NE PREND PAS LA COMPÉTENCE SUR LES MOBILITÉS,

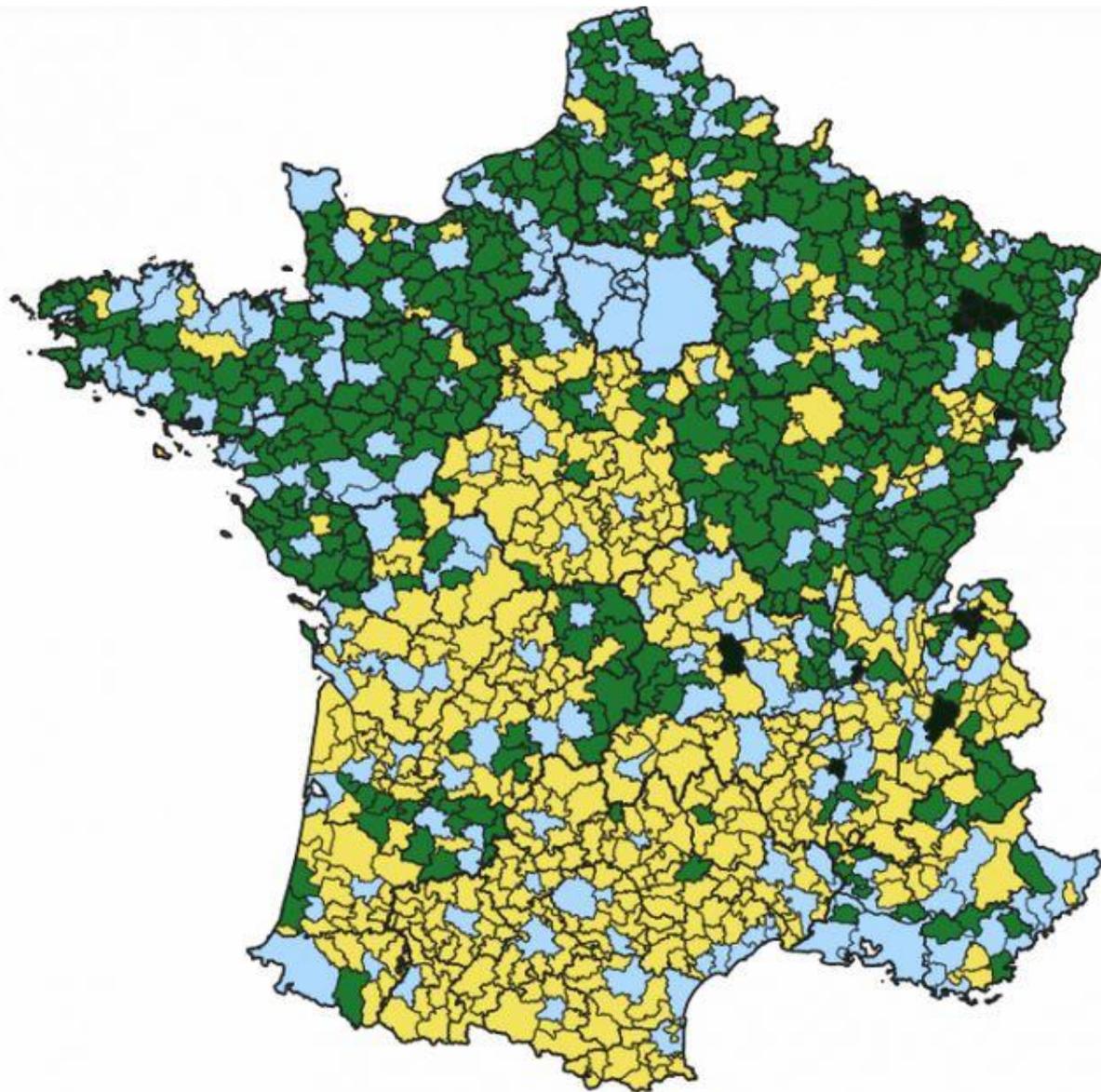
par conséquent la région devient AOM au 01/07/2021 sur le territoire de la CC (en plus d'être AOM régionale)

- La région organise tous les services. Elle assure notamment le transport scolaire.
- Pas de possibilité pour la CC d'organiser des services publics de transport et des services de mobilité (covoiturage, mobilité solidaire, autopartage, mobilité active), sauf dans le cadre d'une délégation de la Région.

- Pas de possibilité de lever le versement mobilité
- La CC ne peut pas verser des d'aide individuelle à la mobilité
- La CC ne peut pas élaborer de plan de mobilité



Carte des AOM suite à la LOM au 1^{er} janvier 2022



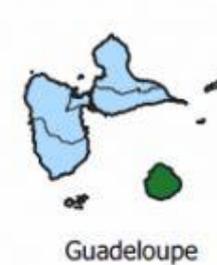
Légende

Statut des Communautés de Communes

- CC AOM (au 1^{er} avril 2022)
- CC au sein d'un syndicat AOM
- Région devient AOM locale

Statut des AOM (hors CC)

- AOM existante au 1^{er} janvier 2021



Guadeloupe



Guyane



Martinique



La Réunion



Mayotte

Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 06/04/2022
AOM existantes : mise à jour Cerema du 01/01/2022

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

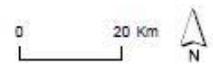
- AOM existantes avant la LOM
- Nouvelles AOM après la LOM :
- AOM créées avec la LOM
- Région AOM de substitution



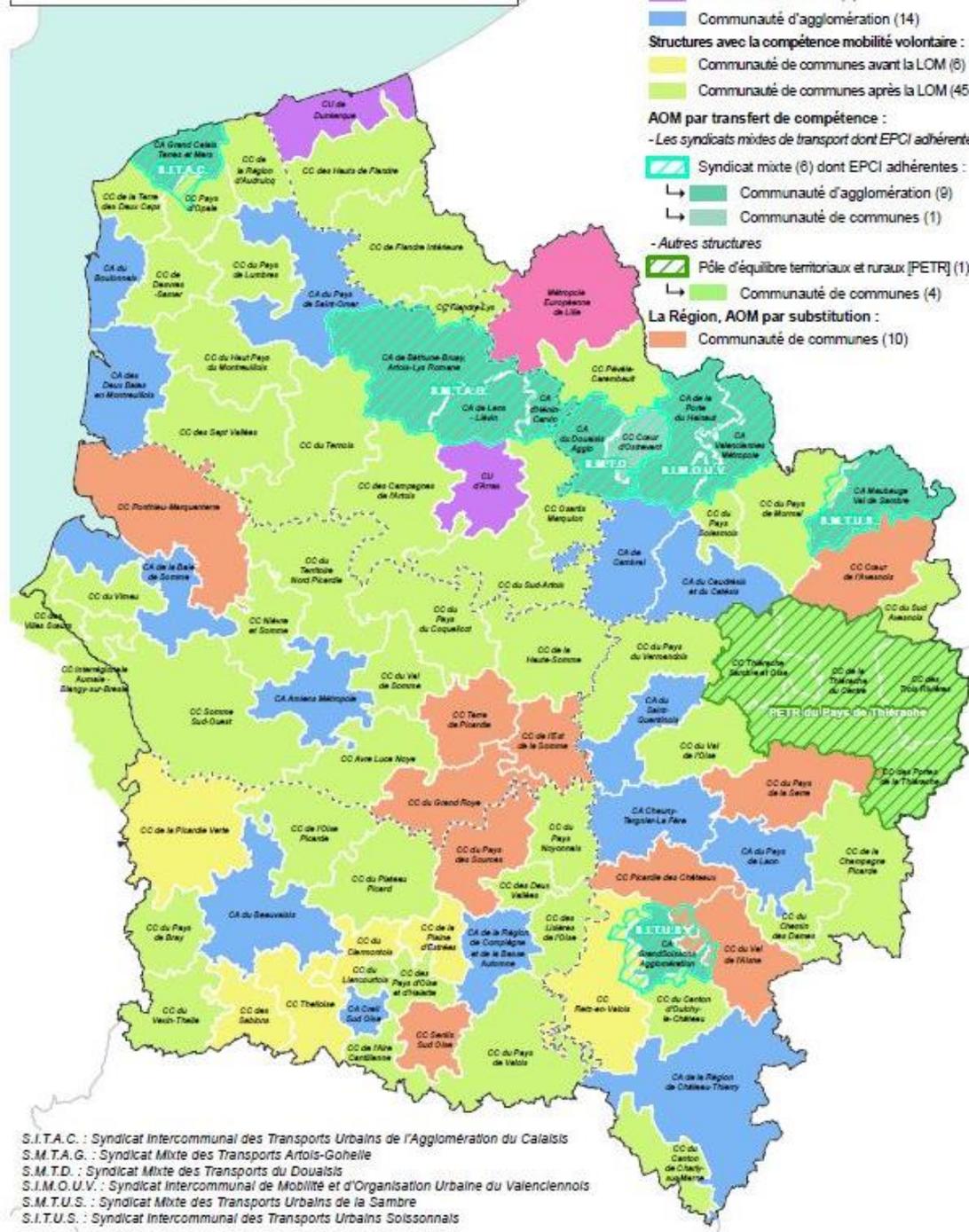
S.I.T.A.C. : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
S.M.T.A.G. : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
S.M.T.D. : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
S.I.M.O.U.V. : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
S.M.T.U.S. : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
S.I.T.U.S. : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais



Réalisation : Région Hauts-de-France
 Sources : IGN GeoFla - Carte n°2460-425 - le 14/03/2022



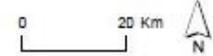
Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au 15 février 2022



S.I.T.A.C. : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 S.M.T.A.G. : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 S.M.T.D. : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
 S.I.M.O.U.V. : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 S.M.T.U.S. : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
 S.I.T.U.S. : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais



Réalisation : Région Hauts-de-France
 Sources : IGN GeoFla - Carte n°2460-406 - le 23/02/2022



Guide CEREMA : DEVENIR AOM : POURQUOI, COMMENT ?

- **Pourquoi** : pour quelles raisons, quels sont les enjeux ?
- **Pour quelles actions, à quel coût** : quels sont les différents services de mobilités qu'une AOM peut organiser, quels sont les ordres de grandeur des coûts à anticiper ?
- **Quand** : quels sont les délais imposés par la LOM ?
- **Sur quel territoire** : quels sont les enjeux de l'exercice de la compétence sur son ressort territorial ou de son transfert à un PETR ou syndicat mixte ?
- **Avec qui** : comment se coordonner avec les autres acteurs, et notamment la Région, AOM régionale, et les communes ?
- **Comment** : quelles sont les procédures de transfert et de délégations de compétences, quels leviers financiers peuvent être mobilisés ?

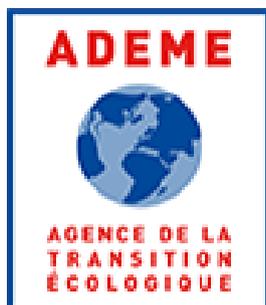




[linkedin.com/in/orthdf](https://www.linkedin.com/in/orthdf)
twitter.com/ORT_HDF
ort.hdf@gmail.com

Martial MASSELOT
Thomas VIAL
Dreal Hauts-de-France

Panorama des AOM en Hauts-de-France

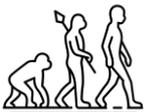




Matériaux de l'étude



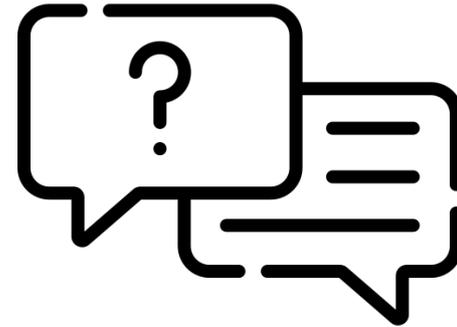
Qui sont les nouvelles AOM en HdF ?



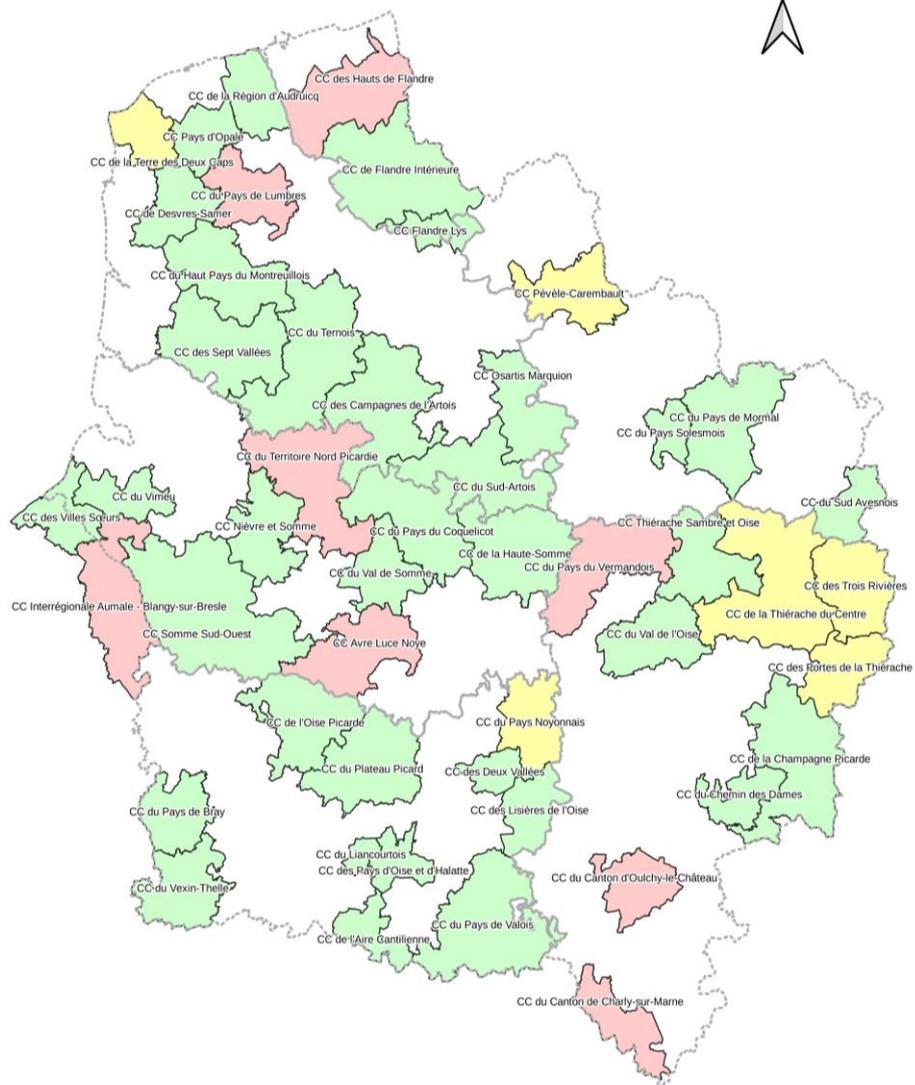
Quelles sont leurs perspectives d'évolution ?



**Questionnaire aux 49
nouvelles AOM
(41 réponses)**



**Entretiens avec 6
AOM peu denses
expérimentées**

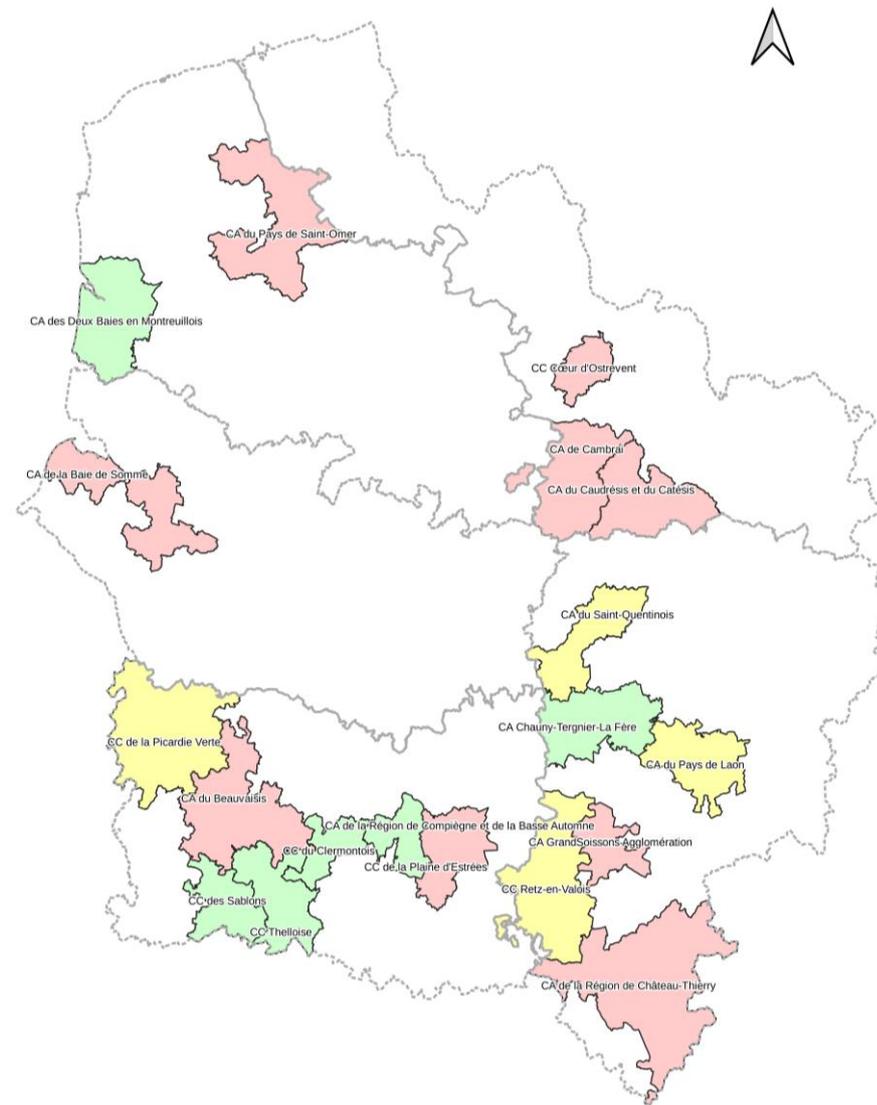


Hauts de France EPCI 2021

- Réponse exhaustive
- Réponse incomplète
- Pas de réponse au questionnaire



Conception : DREAL Hauts-de-France/SMI/PSMDT/USE
 Données sources : PASQUESOONE Martin (stagiaire du 01-09-21 au 28-02-22) - DREAL Hauts-de-France/SMI/PSMDT/USE
 Liste des sources
 Fonds de plan : © IGN ©
 Date de réalisation : 22/12/2021
 Ref. : 21-xxxx



- AOM non sélectionnée
- AOM sélectionnée et entretien effectué
- AOM sélectionnée mais entretien impossible

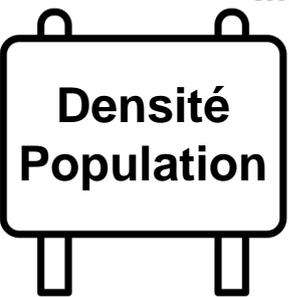
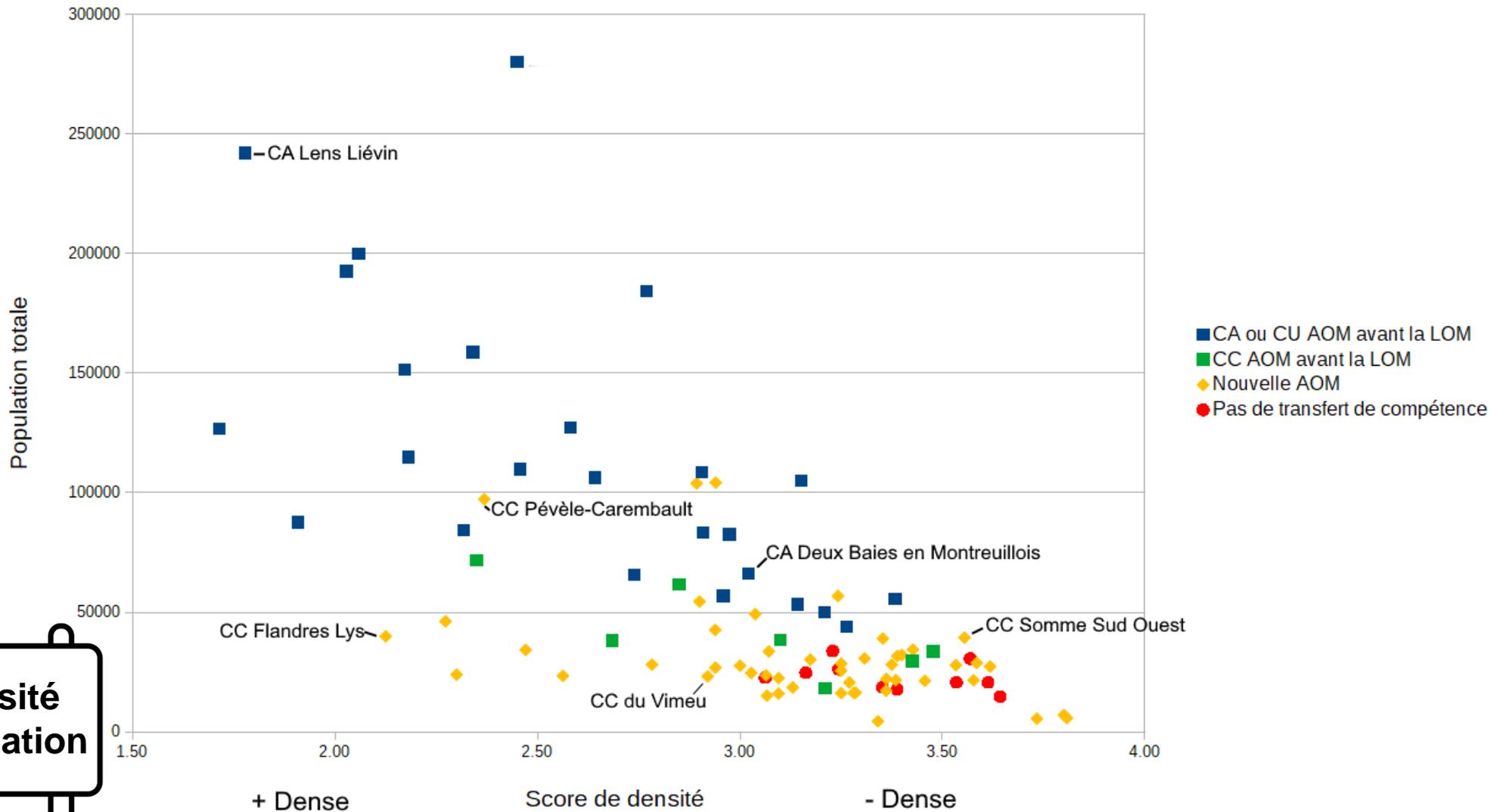


Conception : DREAL Hauts-de-France/SMI/PSMDT/USE
 Données sources : PASQUESOONE Martin (stagiaire du 01-09-21 au 28-02-22) - DREAL Hauts-de-France/SMI/PSMDT/USE
 Liste des sources
 Fonds de plan : © IGN ©
 Date de réalisation : 05/01/2022
 Ref. : 22-xxxx

❓ Identité des nouvelles AOM

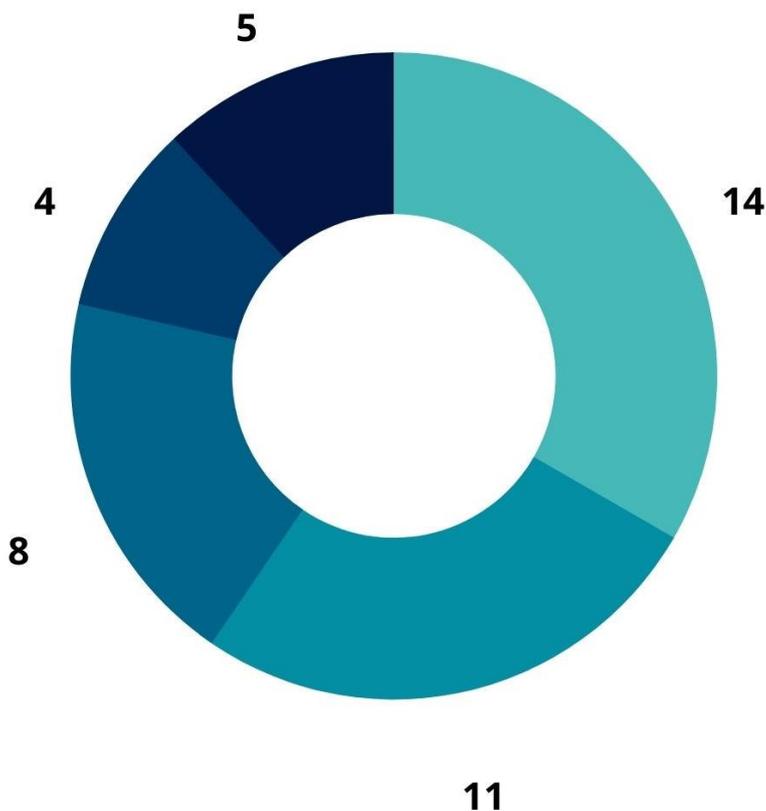


Classification des EPCI en Hauts-de-France (hors MEL)





Identité des nouvelles AOM



Mettre en place des solutions adaptées au territoire

Assurer une continuité avec les actions ou stratégies déjà existantes

Avoir la souveraineté sur les politiques mobilité à l'échelle inter-municipale

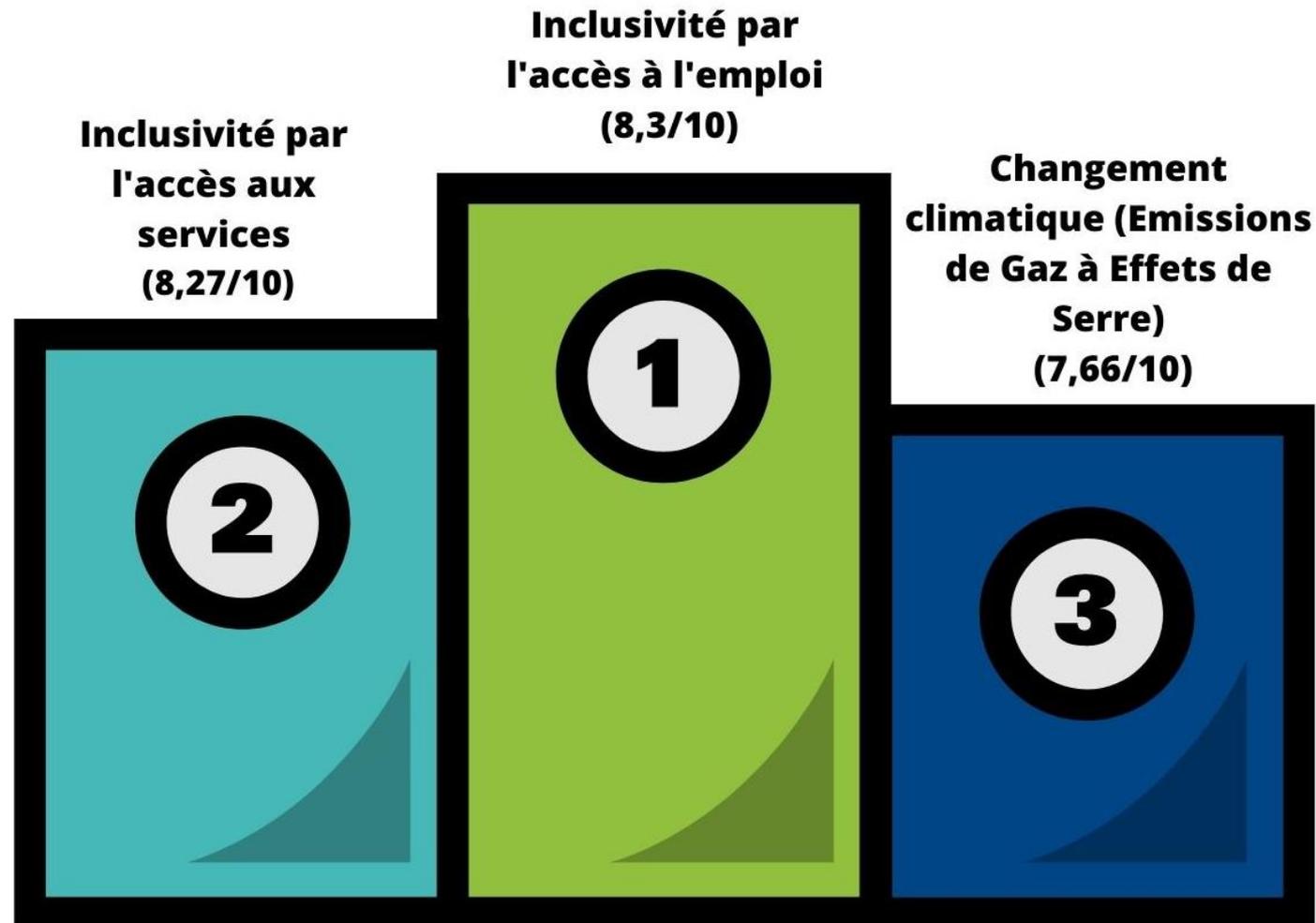
Pour transfert au PETR

Autres





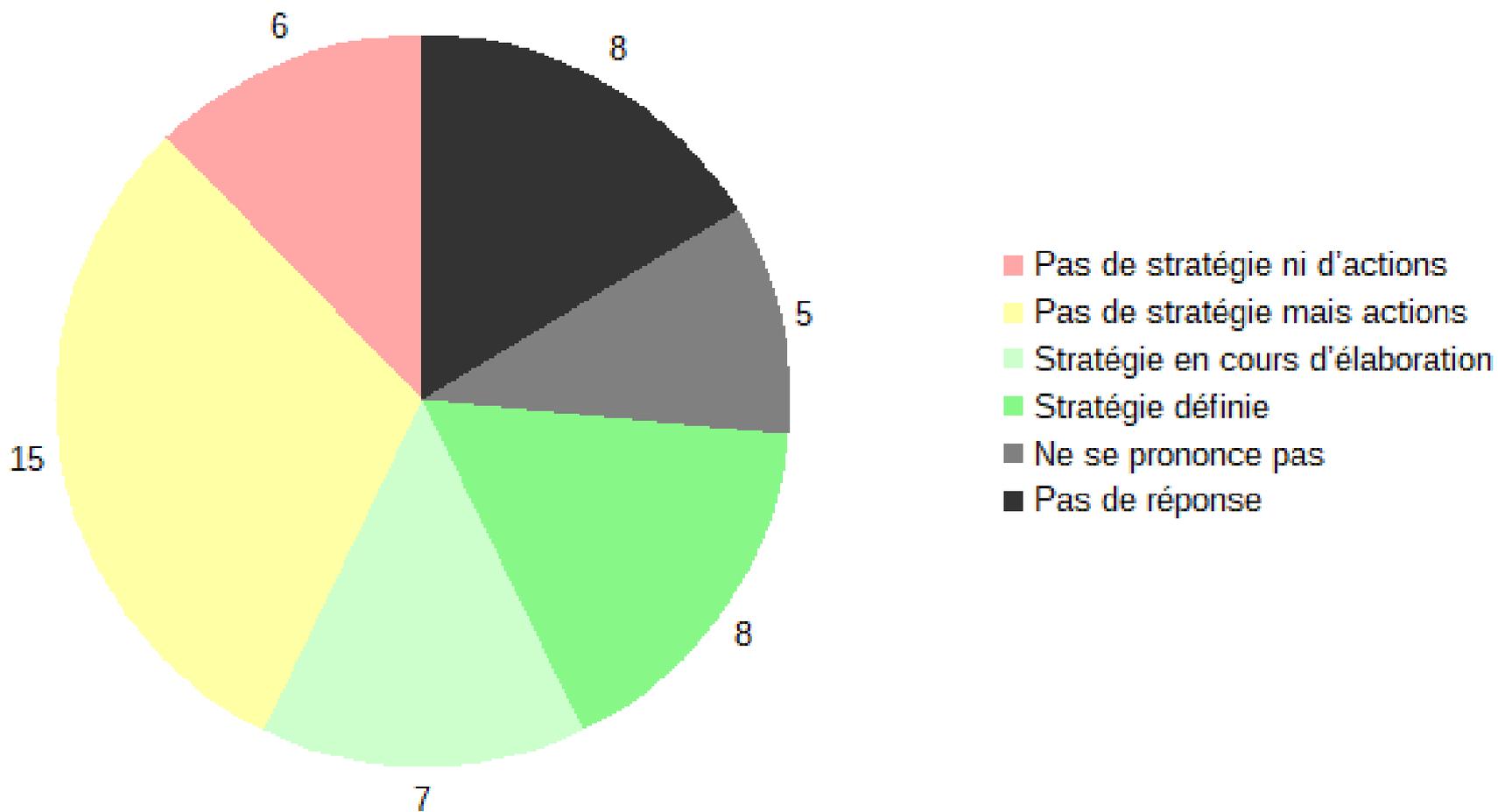
Identité des nouvelles AOM



Classement des enjeux mobilité par les nouvelles AOM (moyennes sur 35 réponses)



Identité des nouvelles AOM



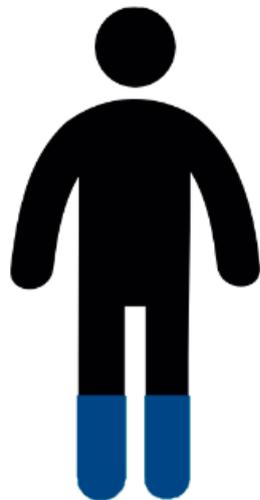
Stratégies
pré-LOM



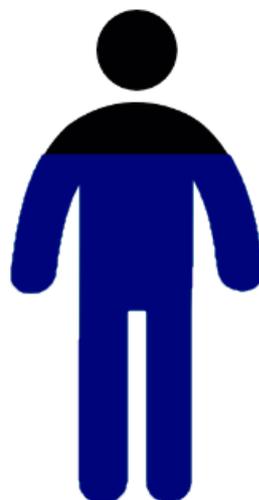
Identité des nouvelles AOM



**21 Nouvelles
AOM sans
chargé.e de
mobilité dédié.e**



0,25 ETP



0,75 ETP

**18 nouvelles
AOM avec
chargé.e de
mobilité dédié.e**

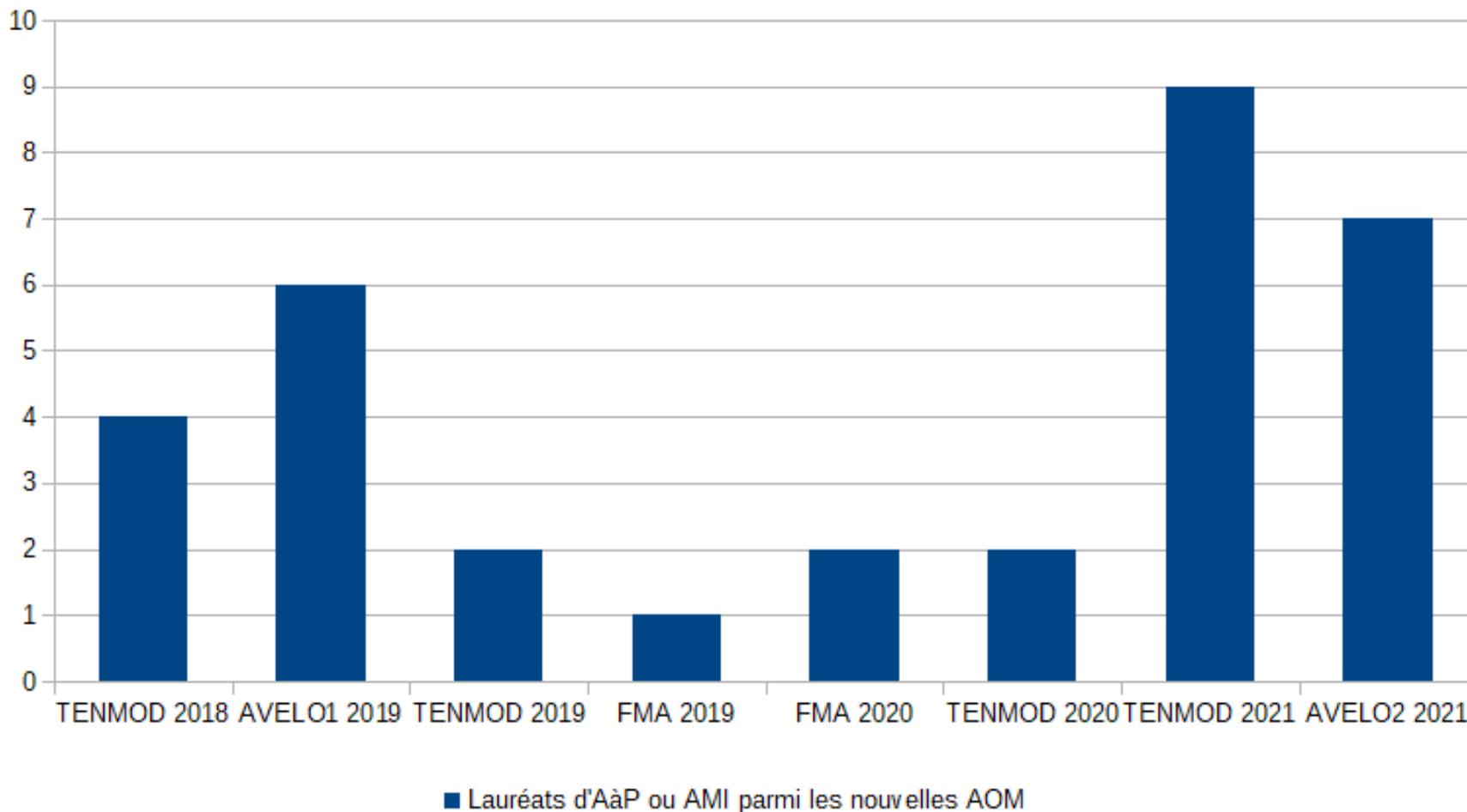
**Moyens
humains**



Identité des nouvelles AOM



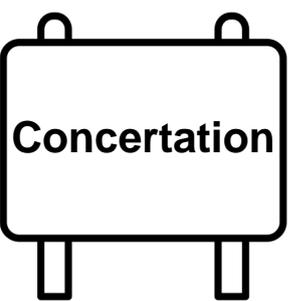
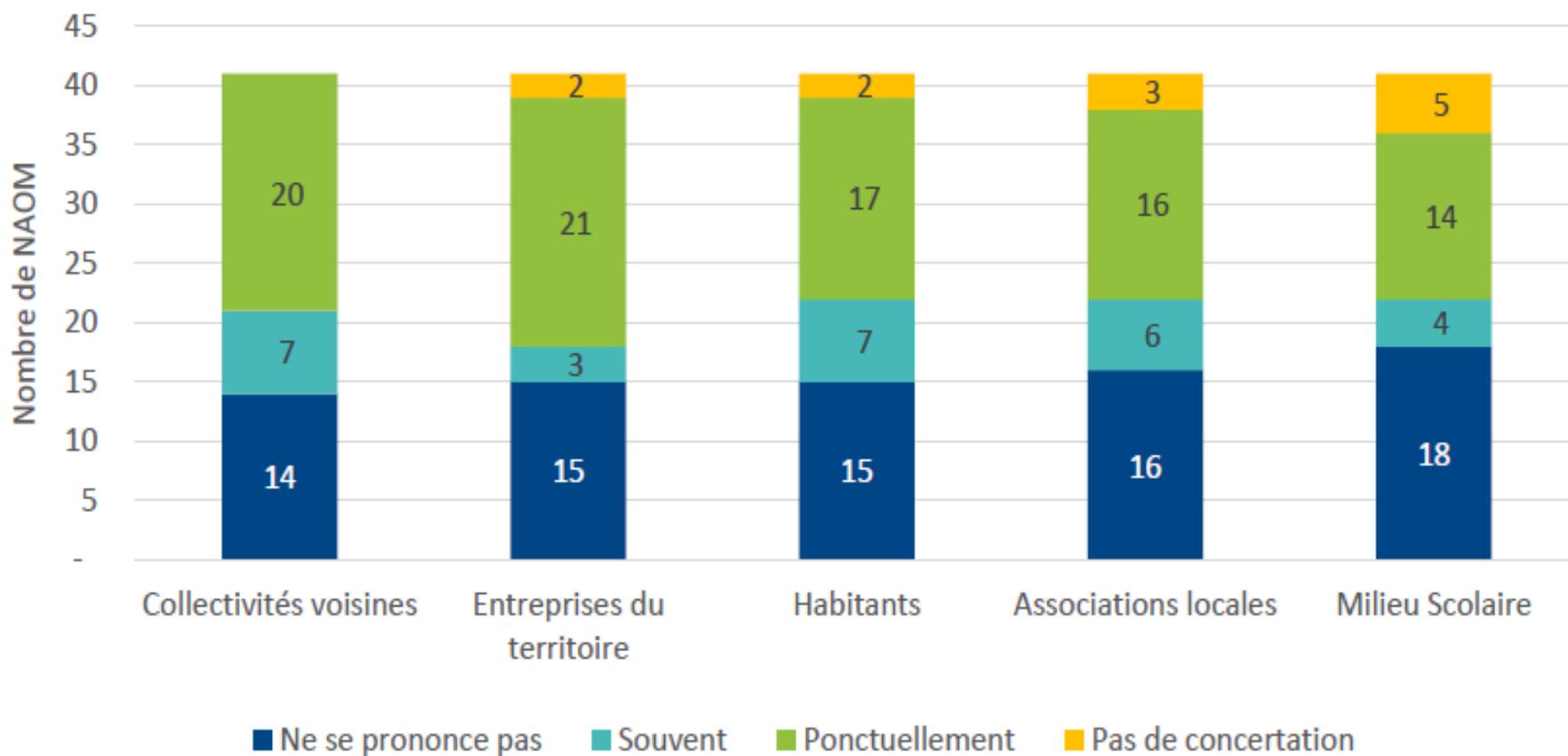
25 nouvelles AOM sur 49 ont **déjà été lauréates** d'au moins un Appel à projets



Appels
à projets



Identité des nouvelles AOM





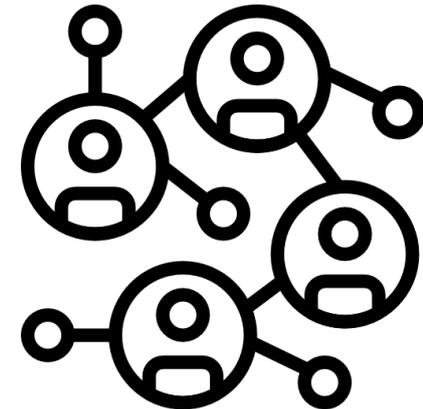
Identité des nouvelles AOM



PDMS
Nouveaux modes de mobilité
Transport à la demande
Comité des partenaires
Mobilité Douce
Rabattement vers les gares et synchronisation avec la SNCF
Exemples de projets qui fonctionnent
Mise en place du covoiturage
Mobilité solidaire

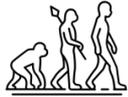
Besoin d'informations

Au moins **29** nouvelles AOM
souhaiteraient être mises en
réseau

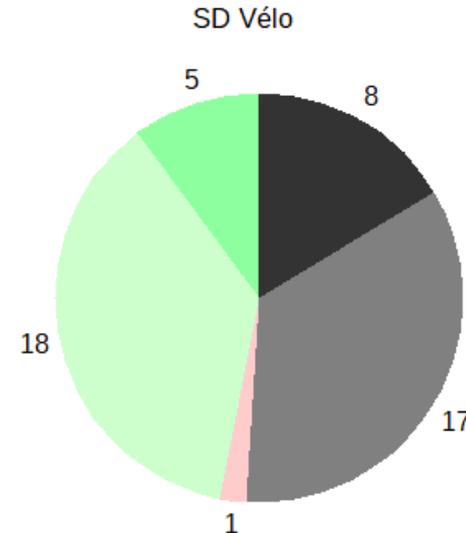
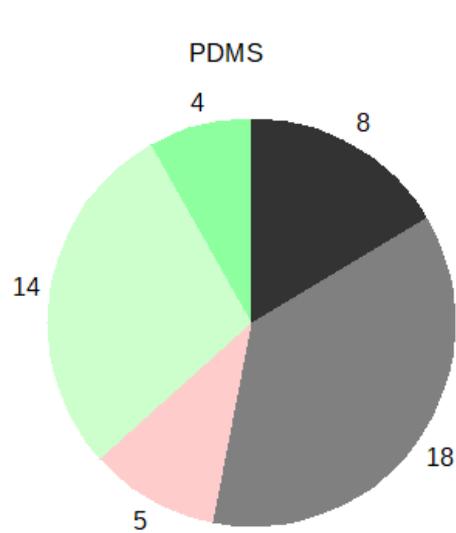


Besoin de mise en réseau

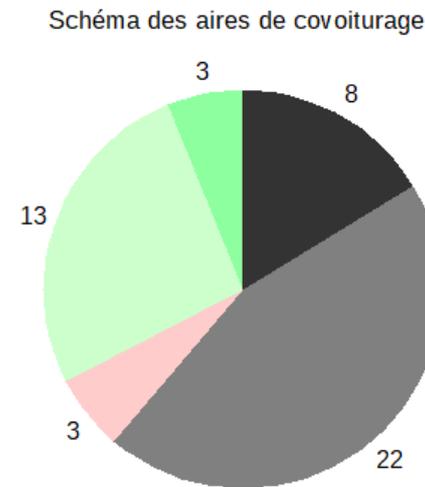
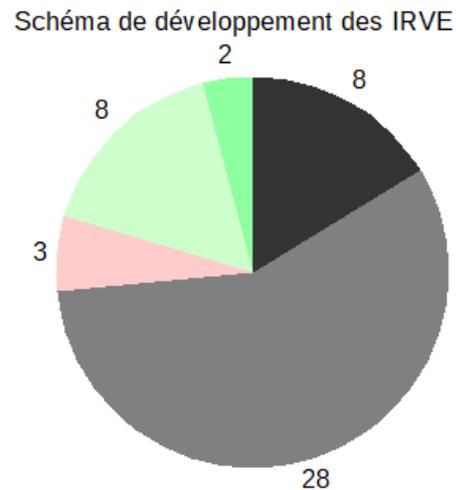




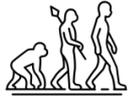
Perspectives d'évolution des AOM



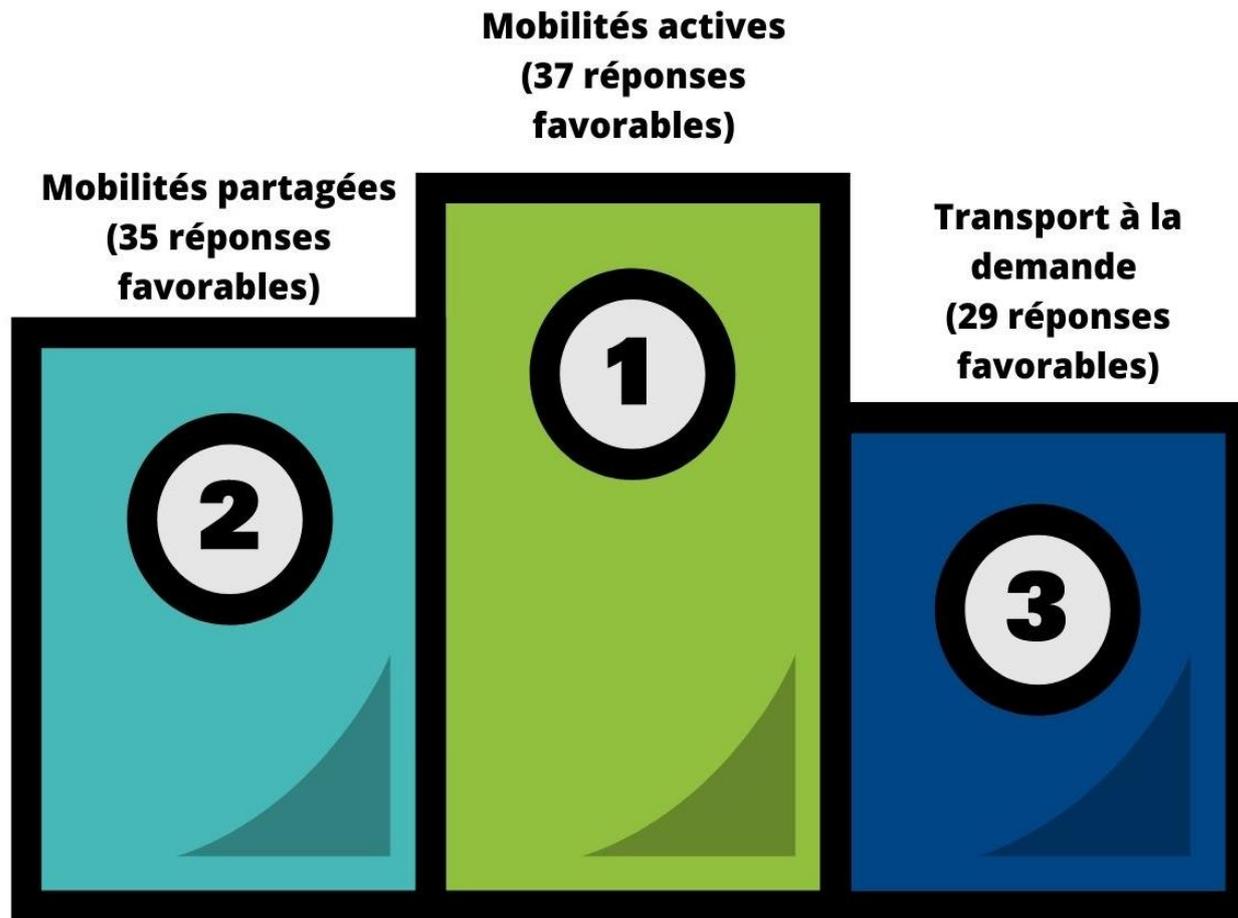
- L'AOM dispose d'un plan équivalent
- L'AOM envisage d'en établir un dans les 3 ans
- L'AOM n'envisage pas d'en établir un dans les 3 ans
- Ne se prononce pas
- Pas de réponse au questionnaire



Stratégies Post-LOM



Perspectives d'évolution des AOM



Classement des actions appropriées pour les nouvelles AOM (sur 41 réponses)



Actions
appropriées



Actions/Stratégies	Localisations	Commentaires
Aide à l'achat d'un vélo	CAPSO, CCPE, CCCO, CCPL, CCNS, CCSSO, CCVS, CCPL CCPM, CCPC, CCHF, CCFI	
Ateliers de réparation vélos	CCSO, CCAC, CCLO, CCL, CCPP	
Routes et infrastructures cyclables	CA2BM, CCPE, CCRC, CASQ, CCVS, CCTNP, CCSA, CCOM, CCPL, CCRA, CCPV, CCLO, CCPP, CCPC, CCFI, CCFL, CCCP	En CCTNP et CCSA, une étude est en cours pour la conversion des anciennes lignes de chemin de fer en pistes cyclables
Parking vélo sécurisé	CCFI	
Vélo transportable dans le bus	(CA2BM)	En réflexion
"Vélobus"	CCSO	Les enfants vont à l'école en vélo en groupe
Services de location	CAPSO, CCPE, CARC, CAB, CCGS, CASQ, CAPL, CCIABB	Différents types de locations existent (vélo-cargo, vélo électrique, vélo pliant, vélo classique, remorques) pour différentes durées (jour, semaine, mois, semestre...etc)
Marché de vélo d'occasion	CCDS	
Evènements vélo	CCOM, CCRA, CCL	



« Etablir une étude prospective des voies vertes en début de mandat fait gagner du temps par la suite car il ne faut plus faire valider chaque action par les élus »

« Nous commençons l'élaboration d'une stratégie concernant les mobilités actives cette année. Les actions associées pourront être lancées par la suite »

« Le bonus à l'achat a été un grand succès. Il a notamment permis de diffuser le contact mobilité dans le territoire. Les services de location de vélo ont plus de demandes que d'offres, nous sommes aujourd'hui limité par les longs délais de livraison de nouveaux vélos »

Nous souhaitons développer le vélo comme mode de mobilité du quotidien et pas seulement pour le loisir. Cela passe par un nouvel écosystème avec des trajets sécurisés en vélo au plus court. »



**Ecosystème
vélo**



Actions/Stratégies	Localisations	Détails
Rézopouce	CA2BM, CCPE, CCC, CCSSO, CCHPM, CCPOH, CCAC, CCP, CCCP	Rézopouce promeut l'autostop organisé
Aires de covoiturage	CAPSO, CCPE, CCRCT, CCVS, CCV, CCCA, CCSSA, CCOM, CCT2C, CCDS, CCPB, CCFI, CCFL, CCCP	
Voies de covoiturage		Possibilité apportée par la LOM (Articles 35/40)
Plateformes de covoiturage	CCVS, CCPC, CCV, CCPL CAB, CCSSO, CCPO, CCPOH, CCAC, CCSSA, CCPC, CCCC	Sites ou demandes centralisées par l'AOM ou via un SM SRU
Aires d'autopartage	CAPSO, CCHS, CCPL	
Plateformes d'autopartage	CCV	
Subventions au covoiturage		Possibilité apportée par la LOM (Articles 35/40)



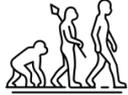
Mobilité
partagée

Nous avons préparé un lancement de Rézopouce en 2020 mais nous n'avons aujourd'hui pas encore pu proposer ce service à cause des différentes vagues de la pandémie. Nous espérons une accalmie pour pouvoir mettre réellement en place ce service sur le territoire»

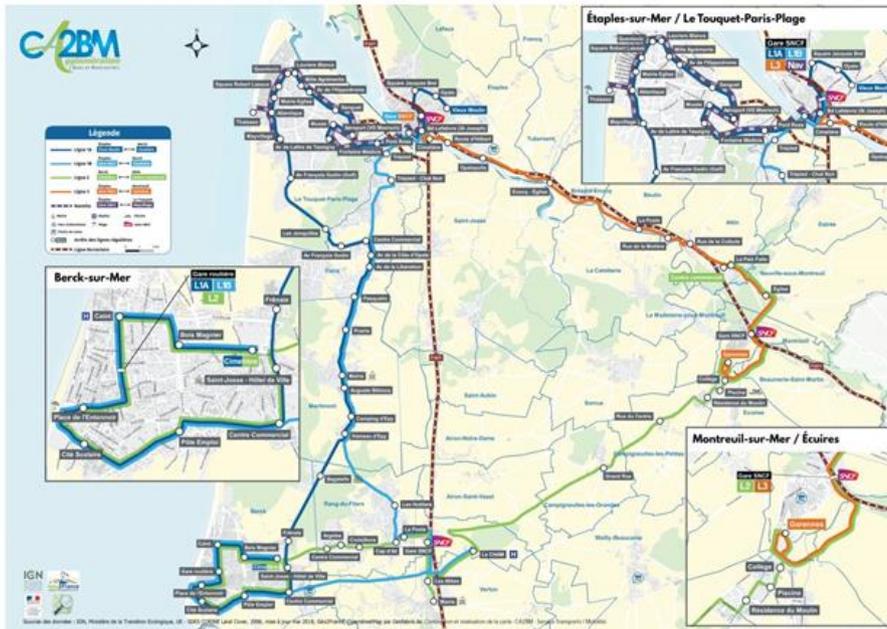
« L'EPCI veut développer des actions qui ont fait leurs preuves ailleurs et ne pas réinventer des outils qui existent déjà. Nous avons adhéré récemment à Hauts-de-France Mobilités en ce sens.»

« Le SMTCO permet de favoriser la mobilité partagée en mutualisant les coûts de certains outils.»

**Mobilité
partagée**



Scenario 1: plusieurs pôles sur le territoire



Exemple du réseau de la CA2BM

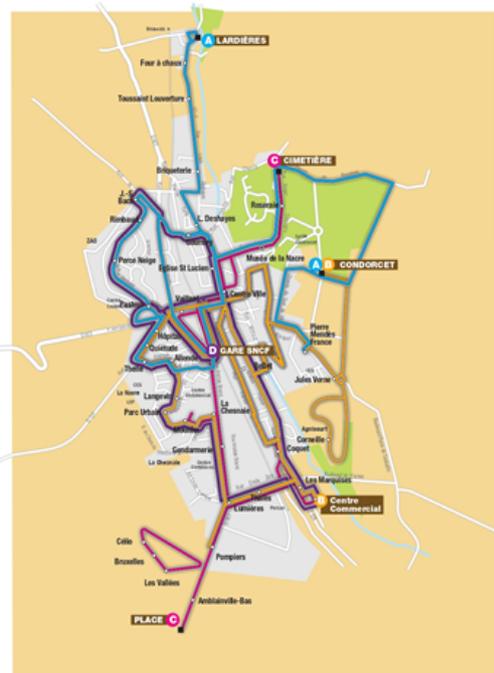
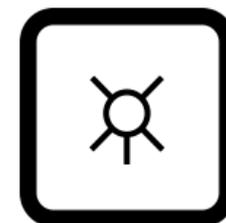
- Transport en commun régulier qui relie les pôles
- TAD qui dessert les autres communes
- Levée de VM

Pattern retrouvé dans 5 anciennes AOM
 peu denses: CACTLF, CA2BM, CC
 Thelloise, CASQ, CC Pays du Clermontois





Scenario 2: Un seul pôle sur le territoire



Exemple du réseau de la CC Sablons

- Transport en commun régulier au sein du pôle
- TAD qui dessert les autres communes
- Levée de VM

Pattern retrouvé dans 4 anciennes AOM peu denses: CA Pays de Laon, CC Retz en Valois, CC Sablons et CA Baie de Somme et 1 Nouvelle AOM: Pays Noyonnais (pas de TAD)

Transports
collectifs



Nathalie PITAVAL
Cerema

Comment exercer la compétence mobilité ?



Ce que je dois faire en tant qu'AOM



Comité des partenaires : L'AOM doit l'organiser.

- ✓ Les seules contraintes définies dans la loi sont l'obligation pour l'AOM :
- ✓ d'associer à ce comité des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants,
- ✓ d'organiser ce comité selon une **récurrence a minima annuelle**, ainsi qu'avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire, mais aussi avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du document de planification dont l'AOM concernée à la charge.
- ✓ Il peut associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales (associations environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, département, opérateur de transport, acteur de la mobilité...). Toute latitude est laissée à l'AOM sur ce point.

Loi du 22 août 2021 « Climat et résilience » : A compter du 1^{er} janvier 2022 :
Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort.



Paroles d'AOM ayant déjà mis en place le comité des partenaires



« Nous n'avons pas encore fait réunir le comité des partenaires que nous avons créé. Il est composé d'une **quinzaine de personnes** qui représentent 4 groupes : l'AOM, les associations d'usagers ou d'habitants, les employeurs et les établissements scolaires. Il est prévu de l'agrandir, notamment avec l'ajout des habitants tirés au sort qui n'est pas encore défini »

« Nous allons bientôt créer notre comité des partenaires, il sera composé d'une **quarantaine de membres**. Le tirage au sort des habitants se fera suite à un appel à candidatures d'habitants motivés pour y participer »

« Le comité de partenaires que nous avons créé est **trop gros (50 personnes)** et composé d'un trop grand nombre d'élus, je conseille d'avoir un comité plus réduit d'une quinzaine de personnes pour l'utiliser comme outil de travail. Nous n'avons pas encore mis en place le tirage au sort »

« Nous avons créé un **comité des partenaires sans élus**, ce comité dialogue avec la commission mobilités qui est elle composée **uniquement d'élus** »

Comité des partenaires

Ce que je peux faire en tant qu'AOM : un plan de mobilité simplifié (PDMS)



Ce plan :

- ✓ **cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous**, c'est-à-dire à répondre aux enjeux sociaux de la mobilité (accès à l'emploi, aux services...), dans le respect d'un développement équilibré et durable ;
- ✓ intègre les spécificités du territoire ;
- ✓ **couvre l'ensemble du ressort territorial de l'AOM** et s'articule avec les territoires voisins ;
- ✓ **fait l'état des lieux des actions existantes et définit les mesures et actions prioritaires** à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire ;
- ✓ **considère les plans de mobilité employeurs et les autres mesures d'autres politiques transversales** (urbanisme, politiques en faveur d'une qualité de l'air améliorée...)

Paroles d'AOM ayant déjà élaboré un PDMS



« L'intérêt premier du PDMS est d'**ouvrir les yeux aux élus sur les enjeux mobilité**. La partie diagnostic est très utile et fournit des informations précieuses. Cependant, comme il a été effectué par un bureau d'étude, les **propositions d'actions manquent de finesse** et le document semble assez standardisé. Pour le SD Vélo que nous souhaitons élaborer, un agent en interne a été missionné pour le réaliser. Il parcourra par exemple lui-même le territoire en vélo. »

« L'objectif du PDMS est de faire évoluer l'offre de transport qui ne correspond plus forcément aujourd'hui aux besoins des habitants. Il n'y a eu **aucune difficulté d'acceptation par les élus d'élaborer un tel document** car ils ont perçu les potentiels bienfaits d'un document cadre qui était manquant »



PDMS

Le plan de mobilité simplifié...



1. **s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité**
2. vise les AOM situées hors des grandes agglomérations (territoires peu denses et villes moyennes, à l'instar des collectivités visées par l'ancien plan de mobilité rurale)
3. bénéficie d'un cadre juridique volontairement « limité » afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité des démarches. Art L1214-36-1 du Code des transports
4. a vocation à remplacer les différentes démarches de planification non cadrées juridiquement, « d'usage » sur certains de ces territoires.
5. s'appuie sur la capacité des territoires à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre les différentes politiques menées (urbanisme, environnement, santé, action sociale...)

Procédure de consultation pour le plan de mobilité simplifié



L'AOM doit consulter certains acteurs de manière obligatoire et d'autres de manière facultative (délai de consultation : 3 mois)



Structures à consulter pour avis obligatoirement ou à leur demande

Procédure de participation du public définie par le II de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement

Structure du guide CEREMA



Collection | Références

1. Qu'est-ce qu'un plan de mobilité simplifié ?

Le cadre légal souple et adaptable aux besoins du territoire
Une démarche souple et fédératrice pour doter un territoire d'une stratégie concertée en matière de mobilité

2. Éléments clés de la mobilité dans les villes moyennes et les territoires ruraux

Les défis de la mobilité en milieu rural et dans les villes moyennes

Les enjeux d'une mobilité durable

Face aux enjeux de la mobilité, une réponse construite et transversale

3. Comment élaborer un PDMS ?

Les principales étapes de la démarche

Le cadrage de la démarche du « PDMS »

La gouvernance du plan de mobilité simplifié

La concertation, la participation et la communication

4. Quel est le contenu du plan ?

Le diagnostic

La stratégie

Le plan d'action

Le suivi et l'évaluation

5. Annexes : La comparaison entre le plan de mobilité rurale et le PDMS...

Le versement mobilité



- Le VM : calculé sur la base des masses salariales des entreprises **de plus de 11 salariés** (art L 2333-65 du CGCT) ;
- Il ne peut être institué qu'après avoir pris une délibération précisant le taux de prélèvement et les types de services qui seront mis en place ;
- Pour pouvoir prélever du VM, une AOM doit mettre en place un service de transport de personnes régulier, hors scolaire
- Si l'AOM résulte de l'extension ou de la modification du périmètre d'une autre AOM pré-existante, une modulation du VM peut être mis en place sur les nouveaux territoires intégrés à l'AOM sur une période de 12 ans pour parvenir à un taux uniforme sur l'ensemble du territoire de l'AOM (art L 2333-67 du CGCT)

Si l'AOM comprend 1 ou plusieurs communes touristiques, le taux peut être majoré de 0,2 %

TAUX APPLICABLE	TYPE D'AOM
0,00 %	Si l'AOM < 10 000 habitants et sans commune touristique
0,55 %	Si l'AOM < 10 000 habitants avec 1 ou plusieurs communes touristiques
0,55 %	Si l'AOM a entre 10 000 et 100 000 habitants
0,85 %	Si l'AOM a entre 10 000 et 100 000 habitants et si de réaliser une infrastructure de TCSP. Si au bout de 5 ans les travaux n'ont pas commencé, le taux repasse à 0,55 % à la 6 ^{ème} année.
1,00 %	Si l'AOM a > 100 000 habitants
1,75 %	Si l'AOM a > 100 000 habitants et a décidé réaliser une infrastructure de transport collectif routier ou guidé. Si au bout de 5 ans les travaux n'ont pas commencé, le taux repasse à 1,00 % à la 6 ^{ème} année.



Pour en savoir plus...

- *La prise de compétence mobilité dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités*, Dossier numérique Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-mobilite-cadre-loi-orientation-mobilites>
- *Les territoires de projet et la prise de compétence mobilité (PETR, Syndicats mixtes)*, ANPP et Cerema, 2021 : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/03/mode_d_emploi_competence_petrs.pdf
- *Note sur le plan de mobilité simplifié*, Cerema, 2020 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>



Transports et planification

Le plan de mobilité simplifié Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne

Fiche de synthèse du plan de mobilité simplifié (PdMS), créé en 2019 par la loi d'orientation des mobilités pour les territoires ruraux et les villes moyennes. Elle accompagne un guide méthodologique prévu pour 2021.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires :

- le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbains (PDU), qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (ADM) dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- le plan de mobilité simplifié (PdMS), à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale.

Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

Cette note de synthèse présente les éléments fondamentaux pour s'approprier les enjeux du plan de mobilité simplifié.



Novembre 2020



Mathieu CHASSIGNET
ADEME Hauts-de-France

L'accompagnement financier des territoires par l'ADEME





L'ADEME accompagne financièrement les projets des territoires :

- ✓ Via ses appels à projets :
 - ✓ Appel à projets AVELO : 3 éditions (2019, 2021, 2022)
 - ✓ Appel à manifestation d'intérêt « Territoires d'expérimentation nouvelles mobilités durables » (TEN MOD) : 5 éditions (2018 – 2022)
- ✓ Sur la base de demandes d'aides directe (<https://agirpourlatransition.ademe.fr/>) : projets de territoires ambitieux ou innovants



Champ thématique des appels à projets :

- Appel à projets AVELO2 :
 - Etudes (schéma directeur modes actifs, études d'aménagements, accessibilité marche et vélo des établissements scolaires...)
 - Services (location longue durée, atelier d'autoréparation, jalonnement, ...)
 - Actions d'animation et communication
 - Financement de postes de chargés de mission
- AMI TEN MOD :
 - Etudes : stratégie et planification de la mobilité
 - Expérimentations (vélo, voiture partagée, mobilité solidaire, mobilité scolaire, mobilité vers le travail...)

Financement d'acteurs relais au service des territoires :



- Le Centre de Ressources en Ecomobilité (CREM) – <http://www.ecomobilite.org/>
 - vélo, mobilité scolaire, mobilité rurale, mobilité solidaire
 - Action phare : Challenge de l'écomobilité scolaire
- Déclic Mobilités (Réseau Alliances) – <https://www.declic-mobilites.org/>
 - Mobilité des salariés
 - Action phare : le Challenge régional de la mobilité au travail
- i-Viatic – <https://i-viatic.org/>
 - Innovation dans les mobilités



Sandra Moreels

Banque des territoires

Quels financements de la Banque des territoires ?



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE





La Banque des Territoires, financeur de la mobilité électrique

Nos outils		Objets financés	Clientèle ciblée					
			Collectivités locales (AOM)	Délegataire de collectivité (DSP)	Développeur IRVE (privé, EPL ...)	Entreprises (pros, artisans, TPE, PME)	Bailleurs (logement collectif)	Particuliers (copropriétés privées)
Cofinancement ingénierie amont		Schémas directeurs IRVE						
Mobi Prêt		Bornes de recharges ouvertes au public (déploiements territoriaux)						
Instruction demande de subvention européenne (rôle d'implementing partner)		Bornes de recharges ouvertes au public ou pour véhicules transport collectif						
Investissement direct : • Fonds propres • PMIP (prêt mezzanine à Intérêt participatif) dans société de projet ou développeur		Bornes de recharges ouvertes au public (déploiements territoriaux)						
		Bornes de recharges ultra rapides sur les grands axes						
Plateformes	IRVE Copro (100%) 50 M€ phase 1, cible à 150 M€	Bornes de recharges dans les parkings de copropriétés						
	Obibus (100%, cofinancé 50% BEI) 100 M€ engagés / 200 M€ financés	Bus, batteries – et infras de recharge associées						
	NEoT Green Mobility (30%) LLD véhicules lourds 30 M€ engagés / 400 M€ financés	Batteries pour bus, cars, navettes autonomes, véhicules lourds électriques						
	Projet Avocat (70% - 30% La Poste) LLD véhicules professionnels 70 M€ engagés / 370 M€ financés	Véhicules utilitaires et professionnels						



Cofinancement d'un schéma directeur pour le déploiement des infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE)

- **Notre offre**

- Subvention de 50% dans la limite de 30 000 euros (EPCI) ou de 50 000 euros (Département) pour la réalisation d'un schéma directeur pour le déploiement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE)
- Quotité de financement portée à 80% pour les collectivités d'outre-mer pendant toute la durée de vie de l'enveloppe
- En présence d'autres financeurs, la prise en charge ne peut être supérieure au montant financé par la collectivité bénéficiaire elle-même.

- **Bénéficiaires :**

- Les collectivités ou syndicats Autorités Organisatrices de Distribution d'Energie disposant de la compétences adéquate pour le déploiement des bornes IRVE

Cofinancement d'un schéma directeur pour le déploiement des infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE)



- **Conditions de mobilisation :**
 - Cofinancement de la réalisation d'un SDIRVE confiée à un cabinet externe
 - Décision d'attribution sur la base de la transmission du cahier des charges de la consultation.
 - Le cahier des charges du schéma directeur devra être réalisé conformément au décret prévu par l'article 68 de la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 en vue de la réalisation du Schéma Directeur.

- Le cahier des charges prévoit obligatoirement :
 - l'étude du dimensionnement de la puissance des installations, en lien avec le gestionnaire du réseau de distribution (GRD)
 - le recensement des différentes sources de financement pour le déploiement des IRVE disponibles pour la collectivité et/ou les opérateurs privés susceptibles de déployer ces installations

- *Saisine de la direction régionale par courriel ou courrier simple.*
- *Transmission du CCTP précisant le budget associé*

Conditions de mobilisation des crédits d'ingénierie



Collectivités Action Cœur de Ville (ACV)

Conditions d'éligibilité

Cofinancement des schémas réalisés **à l'échelle des EPCI comportant au moins une ville ACV.**

Période d'éligibilité : 2021-2022

Modalité de saisine

- Saisine de la direction régionale par courriel ou courrier simple.
- Transmission du CCTP précisant le budget associé
- Intégration d'une fiche-action par avenant à la convention cadre ACV

Autres collectivités

Conditions d'éligibilité

Cofinancement des schémas réalisés **l'échelle départementale** (AO = département et syndicat mixte) et **à l'échelle des EPCI ne comportant pas de villes ACV**

Période d'éligibilité : 2021-2025

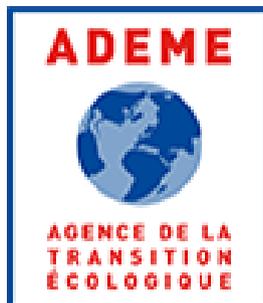
Modalité de saisine

- Saisine de la direction régionale par courriel ou courrier simple.
- Transmission du CCTP précisant le budget associé



Martial MASSELOT
Thomas VIAL
Dreal Hauts-de-France

Les aides de l'Etat et point d'actualité sur la loi Climat et résilience



Appels à projets « Fonds Mobilités Actives- Aménagements cyclables » nationaux (2019 à 2021)



Objet : financement des itinéraires sécurisés (jusqu'à 15 km) et des discontinuités cyclables (linéaire infranchissable, barrière de trafic, coupure entre 2 zones)

Critères principaux : à destination de tous maîtres d'ouvrages publics (sous conditions), mise en service dans les 4 ans, opportunité, cohérence avec les politiques locales,

Contact : DREAL Hauts-de-France, smi.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

Taux : de 20 % à 40 %

Résultats en Hauts-de-France :

AaP	Lauréats	Subvention
2019	13	2 087 389 €
2020-1	9	2 099 344 €
2020-2	16	7 889 152 €
2021	1	831 044 €
Total	39	12 906 929 €



Appel à projets par DREAL Hauts-de-France « France relance- aménagements cyclables » clôturé en 2022



Objet : financement des itinéraires sécurisés (jusqu'à 15 km) et des discontinuités cyclables (linéaire infranchissable, barrière de trafic, coupure entre 2 zones)

Critères principaux : à destination de tous maîtres d'ouvrages publics (sous conditions), seuil minimal de subvention de 100K€, limite d'engagement des crédits à fin 2022, cahier des charges dérivé du cahier des charges des appels à projets nationaux

Contact : DREAL Hauts-de-France, smi.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

Taux : de 20 % à 50 %

Résultats en Hauts-de-France : 36 dossiers déposés en cours d'instruction par la DREAL

Fonds et dotations



Quelques textes complémentaires

- ✓ **FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire**
géré en préfecture régionale (Loi n° 95-115 du 4 février 1995)
Circulaire du 9 novembre 2000
ex : PEM

- ✓ **DETR : Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux**
géré en préfecture (L2334-32 à L2334-39 du CGCT)
Décret n° 2011-514 du 10 mai 2011
ex : mobilité durable en milieu rural : aires de covoiturage, aménagements pour modes actifs

- ✓ **DSIL : Dotation de Soutien à l'Investissement Local**
gérée en préfecture (L2334-42 du CGCT),
Décret n° 2018-428 du 1er juin 2018
ex : abri-vélos

Loi dite Climat résilience (août 2021)



- Promouvoir la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement
- Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture en priorité dans les zones à faibles émissions mobilité : prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule peu polluant,
- Faciliter les infrastructures de recharge électrique dans les copropriétés et renforcer les obligations pour les parcs de stationnement
- Fixe de nouveaux objectifs de verdissement des flottes de véhicules de l'État et des collectivités territoriales
- Accompagnement des collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables

Loi dite Climat et résilience (août 2021)

- Mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants
- Besoin avéré d'aménagements cyclables dans les territoires ZFE-m
- Expérimentation de création de voies réservées covoiturage à proximité des ZFE-m

Évolution du statut entre septembre 2021 et décembre 2021*

EPCI
■ Concerné
□ Non concerné

* Illies, Tétèghem-Coudekerque-Village et Warneton

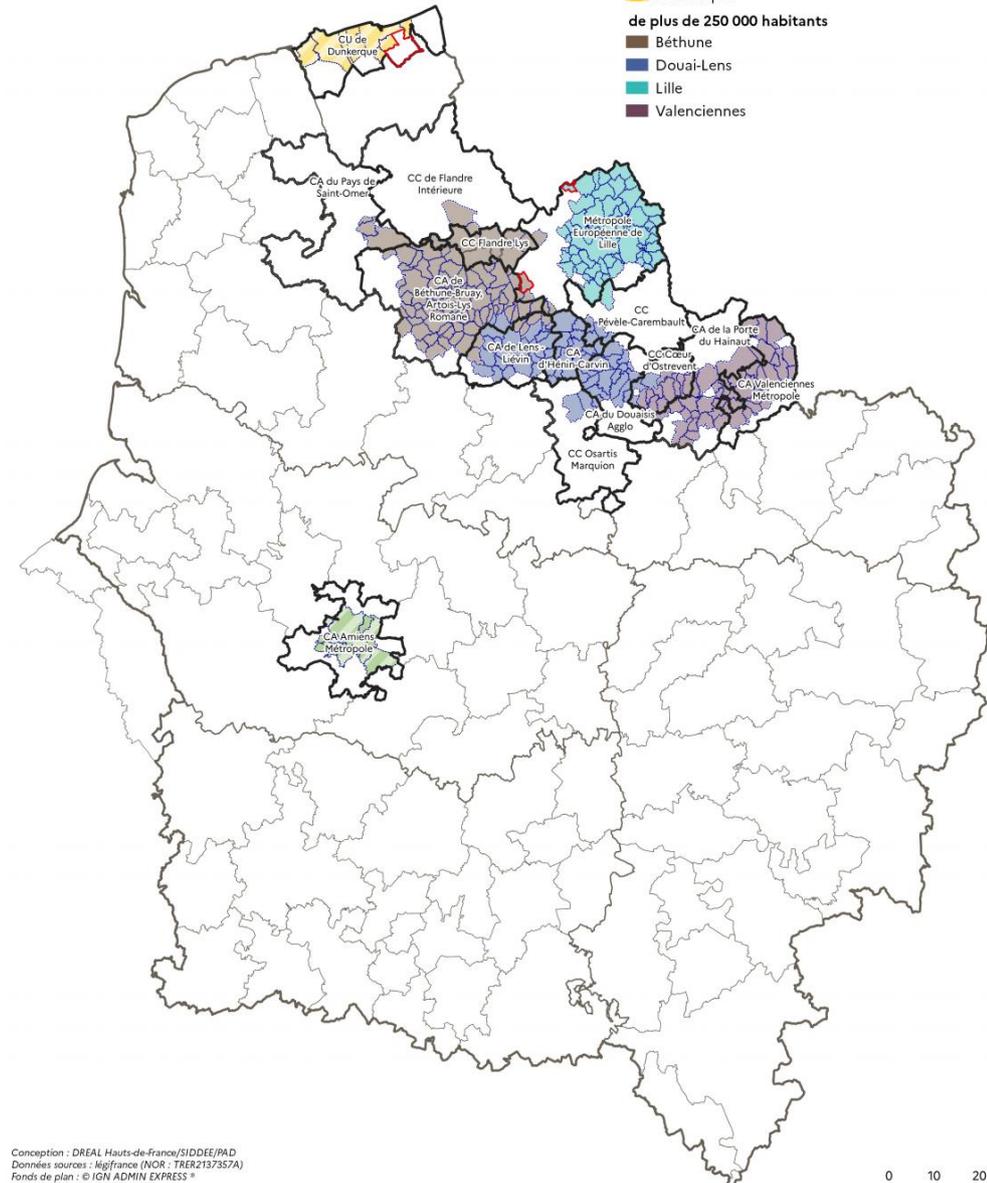
Agglomérations définies par l'arrêté du 22 décembre 2021, conformément à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales

de 150 000 à 249 999 habitants

■ Amiens
■ Dunkerque

de plus de 250 000 habitants

■ Béthune
■ Douai-Lens
■ Lille
■ Valenciennes



Loi dite Climat résilience (août 2021)



- Réduire les émissions du transport routier de marchandises
- Développer le fret ferroviaire et fluvial : doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030
- Permettre aux régions volontaires d'instituer des contributions régionales sur le transport routier de marchandises
- Organisation de conférences régionales de la logistique rassemblant acteurs publics et privés



Merci de votre attention !

- Plateforme France Mobilités : www.francemobilites.fr
- **Page régionale** : <https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france> 
- **Adresse mail** de la cellule régionale :
hautsdefrance@francemobilites.fr 

Rejoignez Expertises territoires, la communauté France mobilités vous attend !