



## Règlement d'intervention relatif au dispositif de soutien à la réalisation d'études de mobilités par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

Délibérations : N°21CP-1513 du 10/09/2021, modifiée par la délibération N°22CP-795 en date du 08/04/2022, modifiée par la délibération N°23SP-773 en date du 23/03/2023

Direction : Direction Générale Adjointe en charge des Mobilités

Suite à la volonté régionale de favoriser un maillage de la mobilité en proximité des citoyens, 140 intercommunalités sur 150 sont désormais intégralement couvertes par une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui n'est pas la Région.

Si la mobilité est souvent identifiée comme un **enjeu important pour les communautés de communes**, cet enjeu est **très variablement investi** : il s'agit souvent d'un sujet nouveau ou d'un sujet porté à coup d'actions isolées (*transport à la demande, vélo, covoiturage, etc.*) : **l'approche globale du sujet fait souvent défaut.**

Le développement de volets mobilités dans les Plans climat air énergie territorial (PCAET) a permis à certaines communautés de communes d'avancer vers une politique globale de mobilité, telle que définie par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Pour autant, la majorité des territoires est confrontée à une quasi absence d'ingénierie en la matière, à des freins culturels des élus ou des services, ou, plus couramment, à une prédation des autres politiques en défaveur des mobilités : la qualité paysagère des revêtements privilégiée à la qualité de roulement (en défaveur des poussettes, trottinettes, vélos et personnes à mobilité réduite) ; les politiques de stationnement et de fluidification du trafic plus importantes que la qualité de vie en centre-bourg (sécurité, bruit, pollution, etc.) ; le vélo-tourisme privilégié au vélo du quotidien, etc. **Seule l'approche globale du sujet peut impacter et questionner les politiques publiques connexes** (aménagement, urbanisme, développement économique, énergie, déplacements scolaires, santé, etc.) **et amener vers de meilleures mobilités.**

La LOM a renommé les plans de déplacements urbains (PDU) en plan de mobilité (PDM), et, **a créé les plans de mobilité simplifiés (PDM-S) : simples, souples, ils favorisent la concertation et l'expérimentation plutôt que la création de contraintes, car non-opposables** ; le territoire porteur pourra ainsi esquisser sa première feuille de route toutes mobilités tout comme se lancer dans un vrai schéma directeur des mobilités locales.

**L'objectif de ce dispositif financier est de soutenir la réalisation d'études mobilités transversales et globales** (et, tout particulièrement, les démarches PDM-S) **par les AOM** et leurs groupements, **en proximité.**

Suite à la volonté régionale forte de favoriser le développement du vélo en Grand Est, le Plan vélo régional a vu le jour, un de ses objets est de soutenir les études en faveur du développement du vélo.

► **TERRITOIRES ELIGIBLES** : la Région Grand Est.

► **BENEFICIAIRES DE L'AIDE**

- Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) non soumises à l'obligation de réalisation d'un Plan de mobilité ;
- Communautés de communes délégataires de la Région, Autorité organisatrice de la mobilité sur leur ressort territorial, au titre des articles 1231-1 et 1231-1-1 du Code des Transports ;
- Syndicats mixtes, Groupements européens de coopération territoriale (GECT), Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) et pays, dûment mandatés par leurs Autorités organisatrices de la mobilité pour porter l'étude.

Sont exclues de ce dispositif les entreprises privées et les personnes physiques.

► **DEPENSES ELIGIBLES**

Le présent dispositif a uniquement vocation à financer les dépenses engagées par un prestataire externe au bénéficiaire de l'étude, pour réaliser une étude de mobilité.

Les dépenses de fonctionnement du bénéficiaire sont inéligibles au dispositif.

► **NATURE ET MONTANT DE L'AIDE**

Nature : Subvention

Section : Investissement

Prise en charge minimale de l'opération par le bénéficiaire : 20% du coût de l'étude hors taxe

Prise en charge de l'opération par la Région :

- Montant : subvention plafonnée à 50 000 € par étude maximum ;
- Taux d'intervention : 50% du coût hors taxe restant à charge, déduction faite des aides directes, subventions et défiscalisations déduites, arrondi à l'euro inférieur.

Ce taux d'intervention pourra être bonifié, de manière cumulable, comme suit :

- +10% si l'étude porte sur une étude de faisabilité d'aménagements cyclables ou conclut sur un plan de mobilité simplifié (PDMS) ou un schéma directeur vélo ;
- Selon la nature du territoire, au sens de l'INSEE :
  - +5% si l'étude est portée par un territoire de nature rurale périurbaine ;
  - +10% si l'étude est portée par un territoire de nature rurale autonome ;
- +10% si l'étude est réalisée sur un grand territoire (regroupant plusieurs AOM ou communautés de communes délégataires de la Région, des territoires transfrontaliers, des territoires transrégionaux ou au moins 60 communes).

Si l'étude concerne un territoire éligible et un territoire non éligible (hors Région ou soumis à Plan de mobilité), l'aide sera attribué au prorata du nombre d'habitants concernés.

Concernant la nature du territoire au sens de l'INSEE (publication INSEE Focus n°286, paru le 17/01/2023) :

« La grille communale de densité permet de classer les communes en fonction du nombre d'habitants et de la répartition de ces habitants sur leur territoire. Plus la population est concentrée et nombreuse, plus la commune est considérée comme dense. Une commune rurale est une commune peu dense au sens de la grille communale de densité à trois niveaux. La densité de population ne permet pas d'appréhender toutes les dimensions de l'espace rural. En y associant des critères de degré d'influence d'un pôle d'emploi, deux catégories d'espaces ruraux se dessinent : le rural périurbain et le rural autonome. Dans cette étude un EPCI à fiscalité propre est qualifié d'urbain si plus de 50 % de sa population réside dans une ou plusieurs communes urbaines au sens de la grille de densité de population. Les EPCI non urbains sont ruraux. Parmi les EPCI ruraux, on distingue ceux dénommés ruraux périurbains si plus de 50 % de leur population rurale réside dans des communes rurales périurbaines. Dans le cas contraire, l'EPCI est qualifié de rural autonome. »

## ► DEMANDE D'AIDE ET MODALITES DE VERSEMENT

Mode de réception des dossiers : fil de l'eau auprès des services régionaux.

Formalisation de la demande : La demande sera déposée auprès des services régionaux, avant l'attribution du marché au prestataire retenu.

En complément de ces éléments fournis par le demandeur, la Région se réserve le droit de demander des pièces complémentaires.

Tout dossier doit faire l'objet d'une demande :

Cette demande adressée au Président de la Région doit démontrer que l'aide allouée a un effet incitatif. Si cet effet n'est pas démontré, l'aide ne peut être accordée. La demande d'aide régionale comporte :

- Les coordonnées du porteur de projet ;
- Une description technique du projet, s'insérant dans la grille de cotation du présent dispositif, ci-annexée ;
- Le plan de financement détaillé, faisant apparaître la contribution du bénéficiaire, les aides directes, les subventions et les défiscalisations ;
- La délibération du bénéficiaire approuvant le projet ;
- Le calendrier de réalisation, incluant la date prévisionnelle de dernière livraison (*le paiement régional s'effectuant après la dernière livraison*).

La date de réception de la demande par la Région doit être antérieure à la date de démarrage de l'opération.

Modalité de versement : la subvention sera versée en totalité à la réalisation de l'étude, au prorata des dépenses réalisées, après transmission des éléments nécessaires (étude réalisée, bon de dernière livraison - visant réalisation définitive de l'opération -, copie de l'ensemble des factures acquittées et certifiées par l'agent comptable, relevé d'identité bancaire libellé au nom du Bénéficiaire, où interviendra le règlement des participations) par le bénéficiaire de l'aide régionale.

Modalités de remboursement éventuel de l'aide :

La Région se réserve le droit de ne pas verser au bénéficiaire tout ou partie de l'aide régionale ou de faire mettre en recouvrement par le Payeur Régional sur présentation d'un titre de recette émis par elle, le montant intégral de l'aide régionale versée, dans les hypothèses indiquées ci-après :

- En cas de manquement total ou partiel du bénéficiaire à l'un quelconque des engagements et obligations issus des présentes,
- En cas d'inexactitude sur les informations fournies et les déclarations faites par le Bénéficiaire à la Région,
- En cas de procédure collective ou de règlement amiable du bénéficiaire,
- En cas de non présentation par le bénéficiaire à la Région des documents destinés au versement de la subvention dans le délai de 3 mois suivant la date limite de réalisation de l'opération.

## ► SUIVI ET CONTROLE

L'attribution de l'aide fera l'objet d'une sélection par les services régionaux, conformément aux modalités d'attribution définies en annexe 2.

Le refus du demandeur de se soumettre au contrôle ou de transmettre les pièces justificatives demandées par la Région entraînera le non versement de l'aide.

La Région révisera le montant de la subvention à concurrence des dépenses effectivement réalisées telles que celles-ci apparaîtront au travers des justificatifs reçus.

En cas d'inexactitude sur les informations fournies ou de fausses déclarations par le demandeur :

- Identifiées au moment de l'instruction, la Région procédera au rejet de la demande
- Identifiées après l'attribution de l'aide, la Région procédera à la mise en recouvrement de l'aide allouée

## ► REFERENCES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

Le Code Général des Collectivités Territoriales, le Code des Transports, le Code de l'Environnement.

## ► DISPOSITIONS GENERALES :

- Le traitement par la Région ne pourra débuter que si le dossier est complet ;
- L'octroi d'une aide régionale ne constitue en aucun cas un droit acquis ;
- La conformité aux critères d'éligibilité n'entraîne pas l'attribution automatique de l'aide sollicitée. En effet, la Région conserve un pouvoir d'appréciation fondé notamment sur le niveau de consommation de l'enveloppe budgétaire ;
- L'aide régionale ne peut être considérée comme acquise qu'à compter de la notification au bénéficiaire de la décision d'attribution prise par le Président de la Région ou l'organe délibérant compétent ;
- L'attribution d'une aide se fait dans la limite des crédits votés au cours de l'exercice d'attribution de l'aide.

# ANNEXE

## MODALITES D'ATTRIBUTION DU DISPOSITIF REGIONAL D'INTERVENTION " SOUTIEN A LA REALISATION D'ETUDES MOBILITES PAR LES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE, EN PROXIMITE "

### Grille de cotation globale des dossiers de demande

#### Enjeux en lien avec le dispositif (10 points)

**10 points** si le projet vise la réalisation d'un premier plan de mobilité simplifié (ou d'un premier plan de mobilité volontaire), d'un ou plusieurs schéma(s) directeur(s) de mobilité ou encore d'une ou plusieurs études de faisabilité quant à la création d'aménagements cyclables structurants

**5 points** si le projet vise uniquement à la réalisation du volet mobilité du PCAET volontaire

#### Qualité technique (10 points)

... / **4 points** - Le projet vise à la création de synergies entre la mobilité et les politiques d'aménagement, d'urbanisme, de gestion de la voirie et du stationnement, d'énergie, de déplacements des salariés ou des scolaires, de santé ou encore de solidarités

... / **2 points** - La mise en œuvre des préconisations de l'étude est mesurable, selon différents gradients d'objectifs, associés à des indicateurs

... / **2 points** - Le projet prend en compte les référentiels régionaux, rentrant dans le champ d'application de l'étude (SRADDET, référentiels d'aménagement, etc.)

... / **1 point** - Le projet prend en compte les documents nationaux de référence, rentrant dans le champ d'application de l'étude (guides CEREMA, rapports ADEME, etc.)

... / **1 point** - La méthodologie de projet retenue intègre une phase de concertation

#### Enjeux organisationnels et financiers (20 points)

**2,5 points** si l'étude sera portée dans tous les cas (avec ou sans le soutien du présent dispositif)

**2,5 points** si l'étude concerne un territoire nouvellement concerné (à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021) par la compétence mobilité ou sa délégation

**2,5 points** si le projet est réalisé sur un grand territoire vaste échelle (regroupant plusieurs AOM ou communautés de communes délégataires de la compétence mobilité de la Région, des territoires transfrontaliers, des territoires transrégionaux ou au moins 60 communes)

**2,5 points** s'il s'agit de la première sollicitation du dispositif à l'échelle spécifiquement étudiée

... / **2,5 points** si le territoire étudié a individuellement bénéficié de moins de 20 000 euros au titre du présent dispositif (la participation à une étude groupée est impactée au prorata financier)

... / **2,5 points** - Implication des élus et autres acteurs du territoire dans le projet, communication sur le projet par délibération et information aux citoyens

... / **2,5 points** - Adaptation des moyens humains mis en œuvre à la conduite du projet et justification du montant de l'aide demandée

... / **2,5 points** - Justification du programme de travail (jalons, résultats intermédiaires et finaux, livrables) et adéquation entre le programme de travail et la durée du projet

Les demandes reçues sont examinées une fois par trimestre.

Seuls les dossiers recueillant au moins 25 points seront sélectionnés et soumis à programmation, dans la limite des fonds disponibles, dans l'ordre de meilleure notation.