



**PANORAMA  
DES NOUVELLES AOM  
EN HAUTS-DE-FRANCE**

ÉDITION 2022



*La Loi d'Orientation des Mobilités, promulguée fin 2019, vient apporter de nouveaux outils législatifs aux acteurs de la mobilité pour transformer le cadre général des politiques de transport.*

*Une première étape de cette loi, qui a eu lieu en 2021, fut le transfert de compétence mobilité des communes à une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur tout le territoire national.*

*L'objectif était alors de supprimer les zones blanches administratives de la mobilité. Une AOM peut être un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), un Syndicat Mixte ou la Région par substitution.*

*En Hauts-de-France, à la différence d'autres régions, une grande partie des communautés de commune sont devenues AOM.*

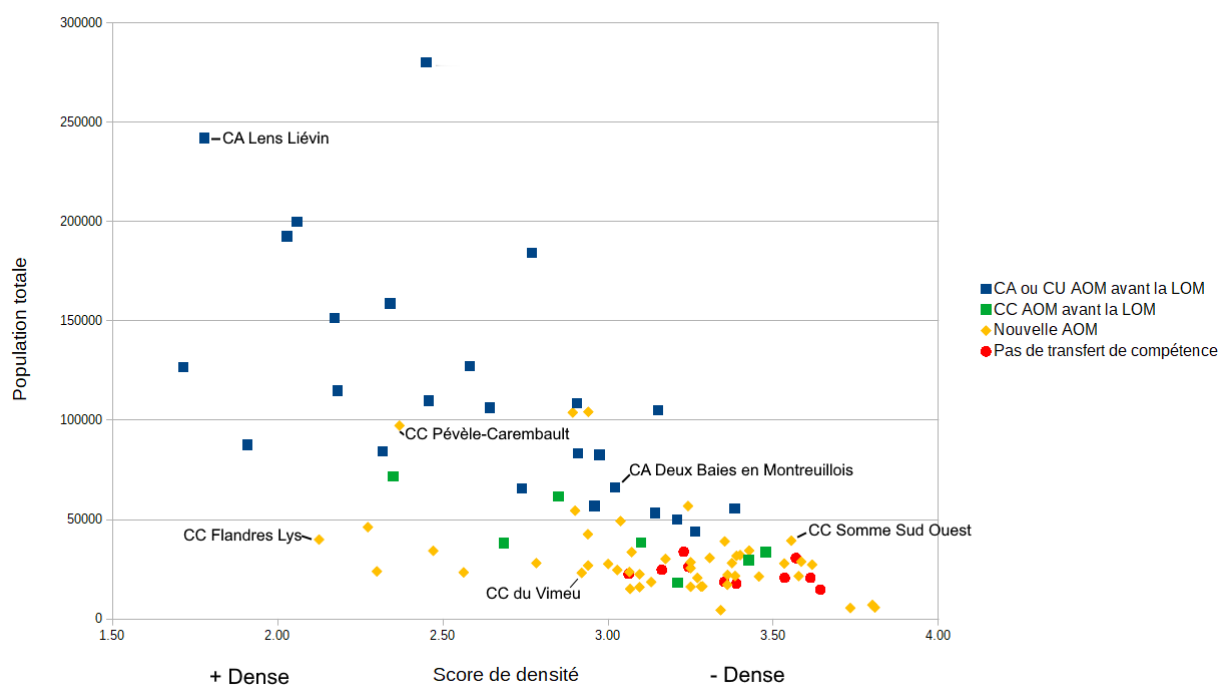
*L'objectif de cette étude est de fournir des informations sur ces nouveaux acteurs de la mobilité en Région Hauts-de-France.*



## Densité de population

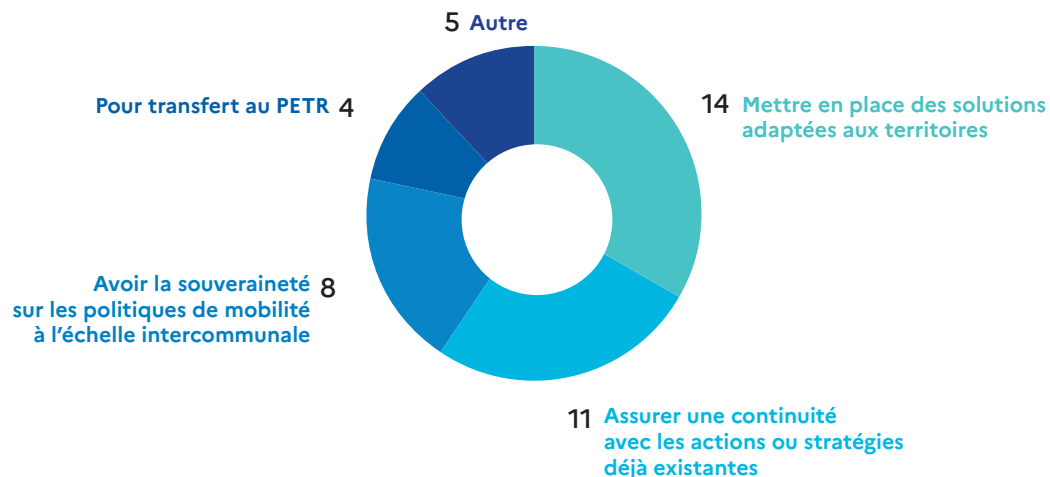
Ces nouvelles AOM sont en général moins denses et moins peuplées que les anciennes AOM. Elles sont en général plus denses et plus peuplées que les Communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité. La variété des profils des nouvelles AOM est toutefois remarquable.

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



## Raisons de la prise de compétence

Ces nouvelles AOM ont principalement pris la compétence pour mettre en place des solutions adaptées à leurs territoires, pour assurer une continuité avec des actions ou stratégies déjà existantes ou enfin pour avoir la souveraineté sur les politiques mobilités à l'échelle inter-municipale. Pour cette question des raisons du transfert, nous avons recueilli 33 réponses. Les réponses qui incluent deux catégories sont comptées dans les deux catégories dans le graphique ci-dessous.

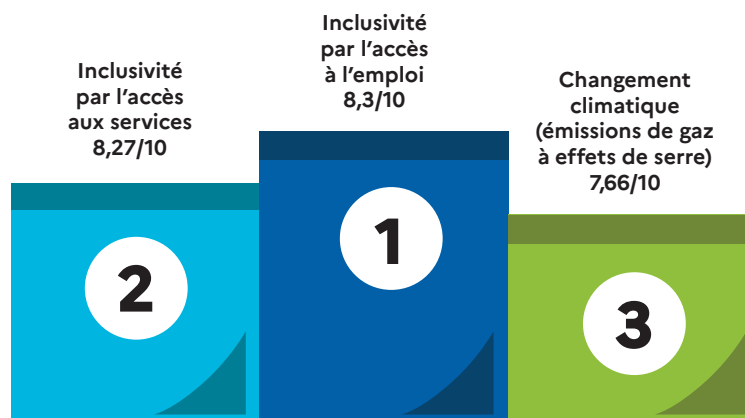




## Enjeux Mobilité

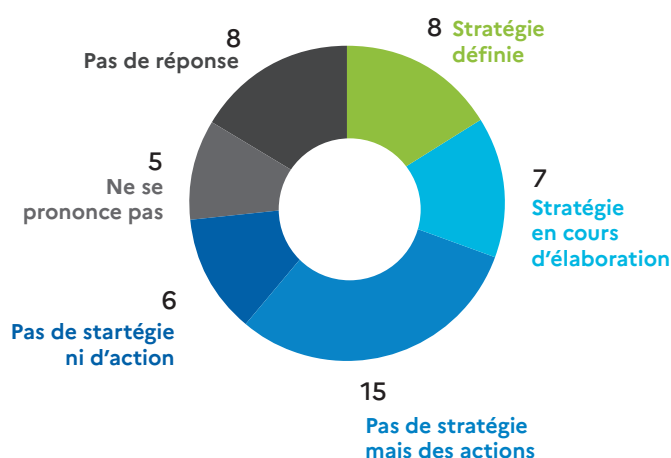
Ces nouvelles AOM veulent fournir en priorité des réponses aux enjeux d'inclusivité du territoire par l'accès à l'emploi et aux services ainsi qu'au changement climatique par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour rappel, les habitants de ces territoires peudensessontparticulièrement dépendants à la voiture individuelle pour se déplacer. La pollution atmosphérique locale (6,67/10) et le temps de trajet (5,88/10) sont moins prioritaires pour ces territoires.

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



## Stratégies pré-LOM

Etat des politiques de mobilité dans les nouvelles AOM avant le transfert de compétence

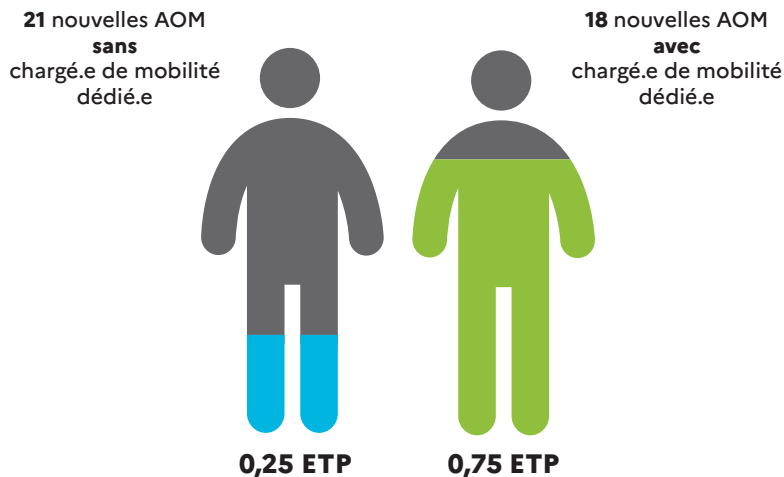


Il est important de noter qu'en général, les nouvelles AOM ne partent pas d'une feuille blanche. De nombreuses nouvelles AOM avaient déjà mis en place des actions mobilité sur leurs territoires, étaient en train d'élaborer une stratégie mobilité voire en avait déjà définie une. Il y a trois principales raisons à cela. D'abord, dans certaines intercommunalités, des communes organisaient déjà des services de mobilité. C'est le cas dans la Communauté de communes du Pays Noyonnais où 8 lignes de bus desservent la ville centre. C'est le cas à Crépy-en-Valois dans la Communauté de communes Pays de Valois ou encore à Pont-Sainte Maxence dans la Communauté de communes Pays d'Oise et d'Halatte. Une deuxième raison provient du fait que des délégations pouvaient être passées. Par exemple, la Région a délégué l'organisation d'un service de TAD dans la Communauté de communes Somme Sud-ouest en 2020. Le Département avait délégué l'organisation d'un service de TAD dans le Pays de Thiérache de 2008 à 2013. Une troisième raison, qui est la plus significative, est l'utilisation d'autres compétences pour mettre en place des actions mobilité. Par exemple, via la compétence voirie, tourisme ou informatique. Ce n'est pas étonnant, car la mobilité est un sujet systémique qui recoupe donc d'autres thématiques.

## Moyens humains

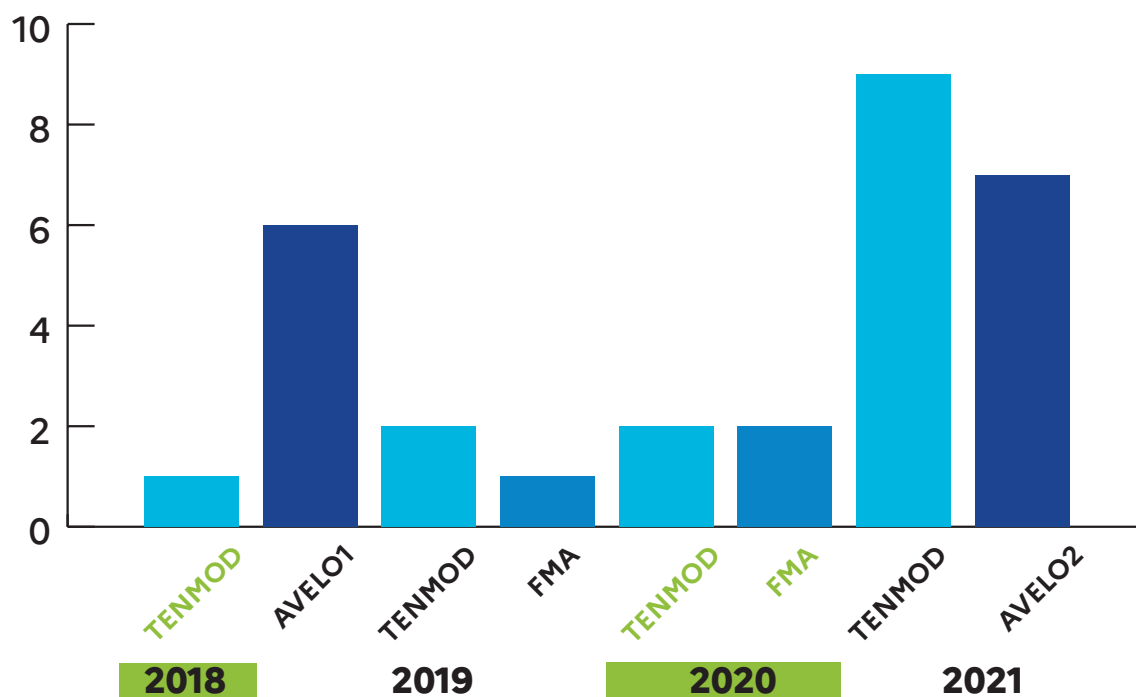
Parmi les nouvelles AOM, au moins 21 d'entre elles n'ont pas de chargé de mobilité dédié. Dans ce cas, la compétence est prise par un agent en parallèle d'autres missions comme le développement territorial ou l'élaboration du PCAET. Les moyens humains associés à la mobilité représentent 0,25 ETP en moyenne dans ce cas. Dans au moins 18 autres nouvelles AOM, il y a un ou une chargé.e de mobilité. Dans ce cas, les moyens humains s'élèvent en moyenne à 0,75 ETP.

### ETP dédiés à la mobilité dans les AOM



## Appels à Projets

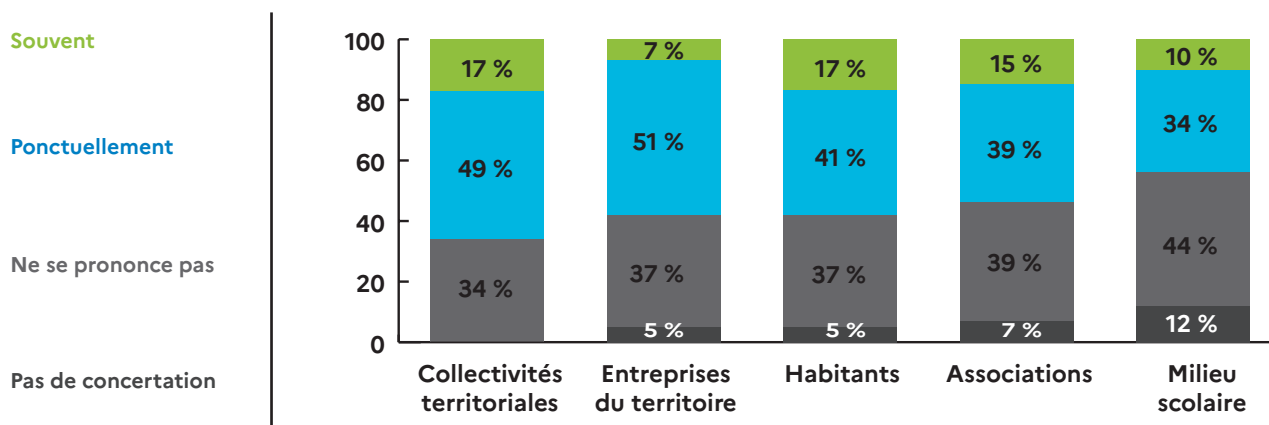
D'un côté, 25 nouvelles AOM ont été lauréates d'au moins un appel à projet (AàP) ou d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) portés depuis 2018 par l'Ademe ou le Ministère de la transition écologique (AVELO, TENMOD, Fonds Mobilités Actives). D'autre part, 24 nouvelles AOM ne l'ont pas encore été.





## Concertation et coordination

La LOM fournit aux territoires des nouveaux outils de concertation et de coordination autour de la mobilité : les comités des partenaires et les bassins de mobilité. Sauf exception, les comités des partenaires ne sont pas encore tous mis en place. Aujourd’hui, c’est-à-dire avant la mise en place de ces instances de dialogue, le niveau de concertation autour de la mobilité est assez faible.



### Comment mettre en place un comité des partenaires ?

#### Obligation législative :

Un comité des partenaires doit être réuni au moins une fois par an et consulté à chaque évolution substantielle de l’offre de mobilité. Il est composé a minima des représentants des employeurs et des associations d’usagers ou d’habitants, ainsi que d’habitants tirés au sort. Il n’y a pas de normes en matière de représentativité.

#### Retours d’expériences d’AOM ayant déjà mis en place un comité des partenaires recueillis par l’ORT :

« 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. »

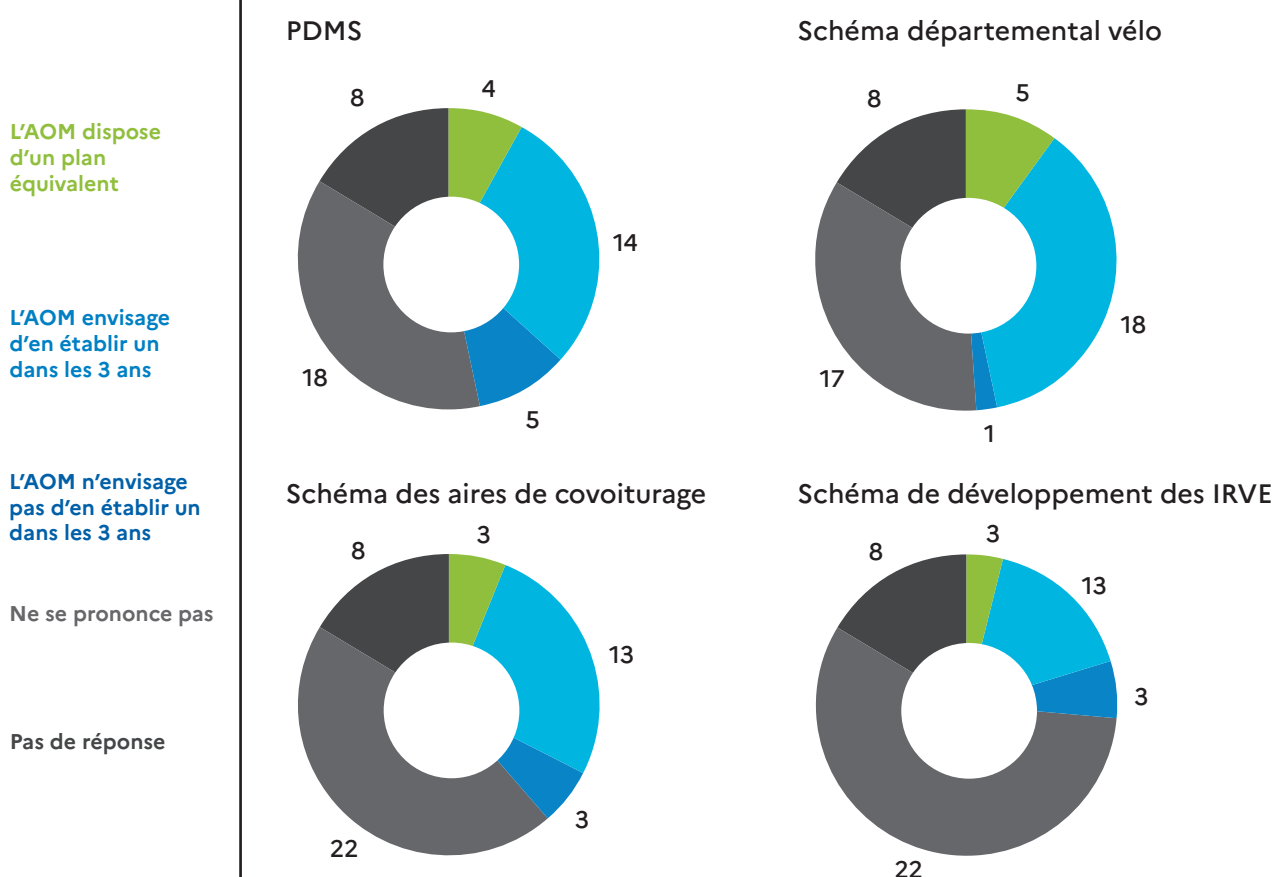
« Le comité des partenaires que nous avons créé est trop gros (50 personnes) et composé d’un trop grand nombre d’élus, je conseille d’avoir un comité plus réduit d’une quinzaine de personnes pour l’utiliser comme outil de travail. Nous n’avons pas encore mis en place le tirage au sort. »

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

## Stratégies post-LOM

Selon les réponses au questionnaire, d'ici trois ans, au moins 29 des 49 nouvelles AOM seraient dotées d'un outil de planification de la mobilité parmi le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), le Schéma Directeur Vélo (SD Vélo), le Schéma des aires de covoiturage et le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Électriques (SDIRVE). Plus précisément, le SD Vélo serait le plan le plus élaboré, suivi du PDMS.



## Plan de Mobilité Simplifié

Retours d'expériences d'AOM l'ayant déjà élaboré recueillis par l'ORT :

« 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 à 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. »



## QUELLES SONT LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES NOUVELLES AOM ?

### Actions appropriées

En tête des actions que les nouvelles AOM trouvent adaptées à leurs territoires figurent les mobilités actives et les mobilités partagées. L'organisation du transport à la demande est également plébiscitée mais dans une moindre mesure. De nombreuses communautés de communes comptent aussi s'impliquer sur des dimensions sociales de la mobilité à travers le transport solidaire et plus de la moitié envisagent des mesures de conseil et d'accompagnement.

L'aménagement de pôles d'échanges multimodaux concerne une proportion moins importante de collectivités tandis que l'organisation de lignes de transport public est beaucoup plus clivante. En effet, "seulement" 14 communautés de communes sont convaincues de l'intérêt du développement ou de la création de lignes régulières de bus.

Appréciations recueillies par l'ORT	Action appropriée au territoire	Non appropriée	Ne se prononce pas	Part des avis qui trouvent cette action appropriée (sur 41)
Mobilités actives (vélo, marche ...etc)	37	2	0	90%
Mobilités partagées (covoiturage, autopartage)	35	0	4	85%
Transport à la demande (TAD)	29	2	6	70%
Transport solidaire	28	0	11	68%
Services de conseil et d'accompagnement à la mobilité	24	1	12	58%
Aménagement de pôles d'échanges multimodaux	22	4	10	53%
Lignes régulières de transport en commun	14	9	8	34%

## Focus sur les actions vélo en milieu peu dense

Les mobilités actives sont très plébiscitées par les nouvelles AOM d'après le questionnaire. Parmi les mobilités actives, l'accompagnement à la mise en place d'un écosystème vélo est un des objectifs phares pour les nouvelles AOM. Des actions et des stratégies à ce sujet existent déjà dans ces territoires. Il est probable qu'elles se généralisent dans les prochaines années. Voici une liste non-exhaustive des actions possibles recensées en région Hauts-de-France par l'ORT pour faire émerger un écosystème vélo en zone peu dense. Certaines actions peuvent relever d'autres compétences que la compétence mobilité.

Actions / stratégies	Localisations	Commentaires
Aide à l'achat de vélo	CAPSO, CCPE, CCCO, CCPL, CCNS, CCSSO, CCVS, CCPL, CCPM, CCPC, CCHF, CCFI	
Ateliers de réparation vélo	CCSO, CCAC, CCLO, CCL, CCPP	
Routes et infrastructures cyclables	CA2BM, CCPE, CCRC, CASQ, CCVS, CCTNP, CCSA, CCOM, CCPL, CCRA, CCOV, CCLO, CCPP, CCPC, CCFI, CCFL, CCCP	En CCTPN 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 à vélo en groupes
Services de location	CAPSO, CCPE, CARC, CAB, CCGS, CASQ, CAPL, CCIABB	Différents types de location existent (vélo cargos, électriques, pliants, classiques, remorques), pour différentes durées (jour, semaine, mois, semestre, etc ...)
Marché de vélos d'occasion	CCDS	
Evènement vélo	CCOM, CCRA, CCL	

## Ecosystème vélo

Retours d'expériences d'AOM recueillis par l'ORT :

« 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. »

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

« 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. »

« 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. »



## Focus sur les actions mobilité partagée en milieu peu dense

Les mobilités partagées permettent d'augmenter le taux de remplissage des véhicules. Cela permet de diminuer les impacts environnementaux de la mobilité ainsi que les coûts pour les ménages. Diverses actions sont possibles pour favoriser ces pratiques. Une liste non exhaustive des initiatives recensées en région Hauts-de-France par l'ORT est disponible ci-après. Certaines actions peuvent relever d'autres compétences que la compétence mobilité.

Actions / stratégies	Localisations	Commentaires
Rézopouce	CA2BM, CCPE, CCC, CCSSO, CCHPM, CCPOH, CCAC, CCP, CCCP	Rézoplus promeut l'autostop organisé
Aires de covoiturage	CAPSO, CCPE, CCRCT, CCVS, CCV, CCCA, CCSA, CCOM, CCT2C, CCDS, CCPB, CCFI, CCFL, CCCP	
Voies de covoiturage		Possibilité apporté par la LOM (article 35/40)
Plateformes de covoiturage	CCVS, CCPC, CCV, CCPL, CAB, CCSSO, CCPO, CCPOH, CCAC, CCSA, CCPC, CCCCM	Sites ou demandes centralisées par l'AOM ou via SMSRU)
Subventions au covoiturage		Possibilité apporté par la LOM (article 35/40)
Aires d'autopartage	CAPSO, CCHS, CCPL	
Plateformes d'autopartage	CCV	

## Mobilités partagées

### Retours d'expériences d'AOM recueillis par l'ORT :

« 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. »

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

« 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. »

## Besoin d'informations

Les nouvelles AOM interrogées ont fait part de leur besoin d'information concernant la mobilité. Un nuage de mot est présenté ci-dessous, plus un élément est grand, plus le besoin est grand.

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

## Besoin de mise en réseau

29 nouvelles AOM souhaiteraient être mises en relation avec d'autres AOM de la région pour favoriser des échanges d'expériences. La création et l'animation d'un réseau d'AOM à l'échelle régionale pourrait satisfaire ce besoin. Il existe aujourd'hui la cellule d'appui régional France Mobilité qui propose des temps d'échanges sur les questions de mobilités (cycle de webinaires...) et peut si les collectivités le souhaitent les mettre en relation avec d'autres.

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités sont accessibles dans les fiches descriptives disponibles sur le site de [France Mobilité](http://France Mobilité)

[www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr](http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr)

[twitter.com/ORT\\_HDF](https://twitter.com/ORT_HDF)



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



### Observatoire Régional des Transports

56 rue Jules Barni  
80 000 Amiens cedex1  
Tél. 03 22 82 92 07  
Fax. 03 20 82 25 90

Directeur de publication :

Laurent TAPADINHAS

Directeur Régional de l'environnement,

de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France

Rédaction : DREAL Hauts-de-France/SMI

Conception graphique - illustrations : DREAL Hauts-de-France

Mission Communication

ISBN : 978-2-11-167745-6

imprimé par Reprocolor Amiens

