



**Développer
les solutions
de mobilités avec
les Entreprises
Publiques Locales**

Editorial



En France, comme ailleurs, la crise sanitaire du COVID 19 est un choc d'une ampleur exceptionnelle, tant par les mesures immédiates nécessaires à son endiguement, qu'aux conséquences que ces dernières ont eues et vont encore avoir sur des pans entiers de l'économie. Parmi les secteurs impactés, la mobilité et plus particulièrement celle des personnes, reflet immédiat de l'activité humaine, a subi de manière évidente les conséquences directes des mesures de confinement.

L'arrêt ponctuel des déplacements a eu comme corollaire une formidable mise en mouvement de la société numérique qui a démontré, particulièrement dans le secteur tertiaire, son efficacité de sorte qu'il est aujourd'hui difficilement concevable que ce mouvement se ralentisse drastiquement. Ainsi, tout porte à croire que les mobilités seront durablement impactées par l'augmentation de la part de télétravailleurs, un recours plus parcimonieux aux déplacements professionnels, notamment longue distance.

Une évolution des besoins en mobilité en lien avec l'émergence de nouvelles pratiques

Les effets sur les besoins en mobilité à moyen/long terme vont donc être directement liés à la rémanence des habitudes prises durant la crise sanitaire tandis que l'évolution de l'offre de mobilité pourra vraisemblablement intégrer une fréquence d'usage moins importante mais plus ciblée vers une offre à la carte, et, c'est à souhaiter, plus durable.

L'offre de mobilité sera par ailleurs fortement soumise aux différents plans de relance de l'Etat et des objectifs en matière de transition qui y seront fixés. Ainsi, le plan de relance du secteur automobile fixe d'ores et déjà des objectifs ambitieux en matière d'électrification de véhicules individuels. De la même manière un éventuel plan de relance dédiés aux acteurs de la mobilité fixerait vraisemblablement des objectifs nouveaux à même de faire évoluer l'offre de mobilité.

Aujourd'hui, les Entreprises Publiques Locales jouent un rôle clé dans la mobilité à l'échelle des territoires, et plus particulièrement de certaines métropoles et agglomérations par leur rôle d'opérateurs de transports en commun, gestionnaires de parkings et pour certains opérateurs de services de mobilité complémentaires des transports en commun (autopartage, vélos en libre-service ...) et pourront contribuer à ces évolutions.

C'est pourquoi, que vous soyez une collectivité locale ou une EPL, nous vous proposons ce guide présentant comment la Banque des Territoires peut vous accompagner dans vos projets de mobilité.

Olivier Sichel

Directeur de la Banque des Territoires

Sommaire

Les enjeux des mobilités du quotidien aujourd'hui et demain 4

Les mobilités du quotidien, un enjeu primordial pour les acteurs locaux 5

En quoi les Entreprises Publiques Locales sont-elles des outils pertinents pour les mobilités ? 7

Panorama des EPL mobilités 8

Face aux enjeux des mobilités, quels sont les atouts des Entreprises Publiques Locales ? 13

Les montages possibles face aux enjeux des mobilités et intérêt d'une intervention en économie mixte 20

L'offre de la Banque des Territoires pour vos projets de mobilités en Economie Mixte 22

Panorama de l'offre de la Banque des Territoires 23

Conseiller 24

Financer 25

Opérer 29

Annexes 39

Annexe 1 : Les mobilités, un axe d'intervention stratégique pour la Banque des Territoires 39

Annexe 2 : Panorama général, contexte et enjeux pour les collectivités locales 42

Annexe 3 : Focus sur les enjeux Action Cœur de Ville et Territoires d'Industrie 56

01

**Les enjeux des
mobilités
du quotidien
aujourd'hui et demain**

Les mobilités du quotidien, un enjeu primordial pour les acteurs locaux

La mobilité est un secteur structurant pour l'économie et l'aménagement du territoire, générateur d'emploi et dont les besoins augmentent sans discontinuité depuis les années 1990 (36% de hausse de la circulation routière, 30% de la circulation ferroviaire). Cette hausse de la mobilité est source de nuisances (sonores, polluantes, ou sécuritaires avec la mortalité routière).

L'impératif environnemental doit conduire à l'évolution de l'offre de mobilité

Ce besoin d'évolution, particulièrement la mobilité individuelle, n'est pas nouveau et fait écho à l'urgence environnementale. Par la baisse de rejets de gaz à effet de serre (GES) et de particules fines, de pollution sonore, le confinement a démontré, l'intérêt d'une mutation en profondeur de nos modes de déplacements. Si la prise de conscience n'est pas nouvelle, la crise sanitaire vient de démontrer que des alternatives sont à la fois envisageables et nécessaires pour répondre à l'évolution des besoins.

Le rôle des collectivités dans la mobilité

Ces enjeux nationaux appellent de plus en plus des actions locales : d'abord, de par même l'attribution de la compétence relative à la mobilité à la maille régionale aux régions et à la maille urbaine aux EPCI, métropoles, agglomération et communautés de communes, l'Etat se positionne depuis plusieurs années davantage en accompagnateur des projets locaux qu'en planificateur de grands projets, ensuite la mobilité connaît de forts contrastes territoriaux, entre territoires denses et peu denses. Face aux besoins et aux demandes en matière de mobilité, le rôle des acteurs locaux peut être défini comme suit :

- 1.** L'offre de mobilité génère **des besoins en infrastructures** et donc **en investissement** dans l'optique de proposer aux urbains des villes apaisées, accessibles et circulables
- 2.** Les alternatives au véhicule individuel et/ou thermique doivent être développées, avec, pour les solutions électriques, une problématique **d'équipement** et de **maillage territorial**.
- 3.** Les acteurs locaux sont en première ligne de la sensibilisation aux changements de comportements, qui suppose de disposer, au-delà des services publics proprement dit, d'**un panel de services et de solutions** adaptées au territoire et à ses usagers.

Le cadre de la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) amène à réfléchir la mobilité au travers de nouvelles échelles, en renforçant le rôle des collectivités via les AOM (Autorités Organisatrice de la Mobilité) et en leur donnant des moyens d'intervenir au moyen du développement de ZFEM (Zones à Faibles Emissions Mobilité). Ce rôle s'accompagne de responsabilités, car c'est à elles qu'incombera dans les prochaines années d'imaginer, mettre en œuvre et faire perdurer une mobilité plus vertueuse. Pour ceci, elles disposent, au travers des EPL, d'outils montrant leur pertinence dans le développement de solutions et de moyens de financement des projets apportés par la Banque des Territoires et dont le présent guide s'attache à préciser les modalités (*voir en complément l'Annexe 2 - Panorama général, contexte et enjeux pour les collectivités locales*).

L'impérieuse nécessité d'innover

La crise du COVID 19 peut marquer durablement l'évolution de la société, et les déplacements, reflet immédiat de l'activité humaine, suivent cette évolution. Or, même avec la crise économique qui s'annonce, la décarbonation des déplacements doit rester une priorité, son financement un objectif constant. Les territoires déploient déjà des bouquets de services à la mobilité innovants, d'initiative privée, publique ou mixtes, au regard de **la prise de conscience que le transport en commun ne peut plus être l'unique alternative au véhicule auto-soliste**. Parmi ces solutions, la mobilité partagée et servicielle, la *Mobility as a Service (MaaS)* adaptée à la mobilité courante pour les villes moyennes, l'achat de matériel roulant propre et silencieux et des services de stationnement et de logistique innovants.

Le financement de la mobilité fragilisé dans le contexte de crise économique

D'ordinaire, le développement des mobilités se fait par la mobilisation financière du tryptique subventions publiques/recettes des usagers/contribution des entreprises (versement mobilité, prise en charge par l'employeur d'une partie des coûts des déplacements domicile-travail), avec des nuances selon les modes de transports. Une crise économique fragiliserait cet équilibre qui montrait déjà ses limites auparavant. Ainsi le versement mobilité, s'il parvenait à équilibrer des réseaux de transports en commun en modes lourds en zone urbaine dense, ne peut à lui seul financer des projets de mobilités dans des territoires moins denses en entreprises. La crise économique pourrait diminuer sa contribution dans les prochaines années. Le levier du financement par les usagers, déjà attaqué en France (échec de l'écotaxe, gilets jaunes, mesures de gratuité des transports publics dans certaines agglomérations) semble s'éloigner avec l'impératif d'une relance économique par la consommation des ménages. Enfin, le plan de relance gouvernemental vise la mobilité individuelle au travers d'incitations au renouvellement du parc automobile et au développement des infrastructures cyclables mais n'apporte pas de nouvelle réponse au financement des AOM, au cœur du dispositif de la Loi LOM.

La mobilité constitue un positionnement historique pour la Caisse des Dépôts

Elle a financé de grands projets d'infrastructures de transport (la quasi-totalité des lignes à grande vitesse, les ports et aéroports, les projets de transports collectifs urbains et fluviaux, les infrastructures de transport faiblement intensives en carbone), mais qui est également actionnaire majoritaire du groupe Transdev, leader mondial de transport en commun. A travers la Banque des Territoires sa vocation porte aujourd'hui sur les enjeux liés à la mobilité, en particulier l'accessibilité, l'amélioration des réseaux routiers et ferroviaires, la lutte contre la congestion automobile et l'impact sur le climat et la qualité de l'air. Pour ce faire, elle déploie une stratégie d'intervention en 4 axes : **la réinvention du financement** des infrastructures de transport structurantes, **l'évolution vers des mobilités du quotidien plus intelligentes** et plus durables, **l'accélération de la décarbonation / dépollution des transports** (investir dans les flottes de matériel roulant propre et les infrastructures associées) et la **cohésion territoriale** (porter une attention particulière au déploiement de solutions de mobilité innovantes dans tous les territoires). **Concrètement, la Banque des Territoires entend répondre aux besoins d'investissement et de financement des projets mobilités des collectivités territoriales et des entreprises publiques locales (cf. Annexe 1).**

**En quoi les
Entreprises
Publiques Locales
sont-elles des outils
pertinents pour les
mobilités ?**

Panorama des EPL mobilités

Une forte présence du groupe Caisse des Dépôts dans les EPL agissant dans le domaine des mobilités

98 EPL actives dans le secteur des mobilités

Ce décompte inclut les EPL mobilités (transports de voyageur, transports de marchandises, stationnement, services de mobilité) mais aussi les aménageurs qui sont désormais clairement positionnés sur ces domaines, que ce soit en amont (conception et réalisation d'infrastructures) ou dans la gestion d'équipements et de services de mobilité.

Le développement des EPL agissant dans les mobilités correspond à 3 dynamiques majeures :

1. La décarbonation des mobilités
2. L'amélioration de l'accessibilité tous modes
3. Le passage du véhicule objet (possédé) au véhicule service (partagé)

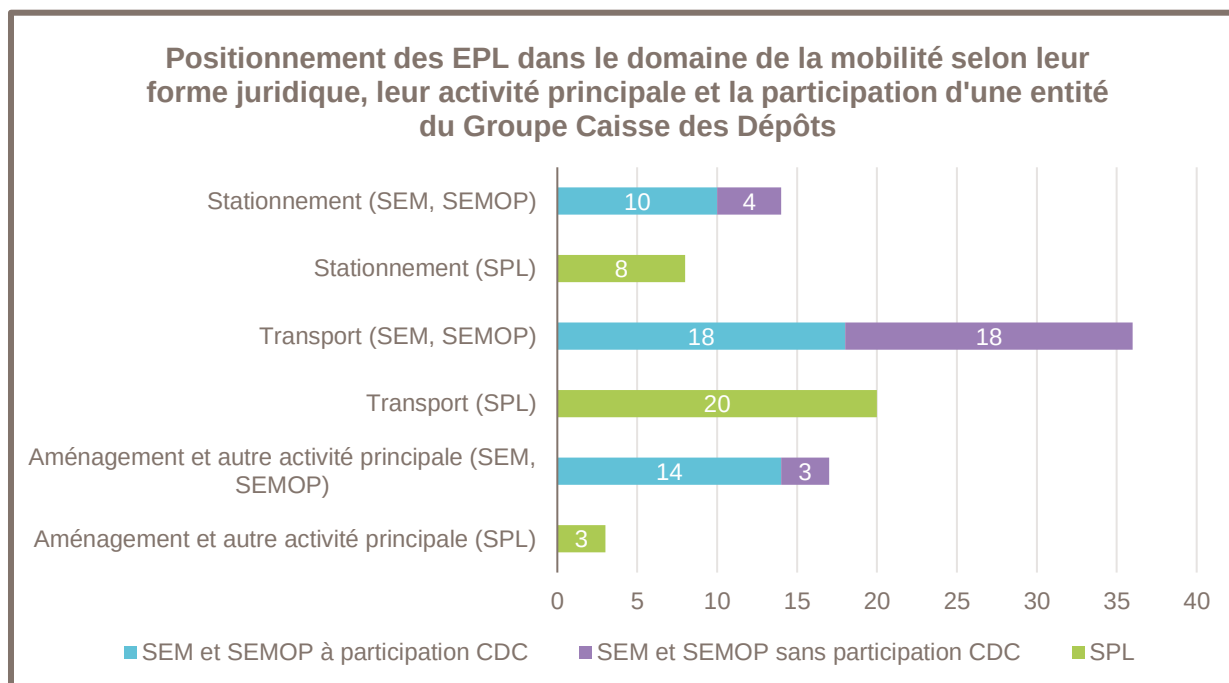
La traduction la plus visible de l'intervention des EPL ces dernières années réside dans **le retour du tramway** dans les grandes agglomérations.

Les EPL agissant dans les mobilités interviennent pour 58% d'entre elles dans les transports. Près d'un quart sont à dominante stationnement.

Ce panel de sociétés compte encore pour plus des deux tiers des EPL sous forme de SEM locales, même si les créations de SPL se poursuivent ces 3 dernières années à un rythme soutenu. On note que **toute la gamme des formes juridiques d'EPL est désormais pleinement représentée** avec la création de 2 SEMOP : Park Grenoble Alpes Métropole créée en février 2019 pour le stationnement et Rezo'bus (SEMOP Caux Seine Mobilité) créée avec Transdev en septembre 2019 pour le transport urbain.

Caux Seine Agglo a fait le choix de s'associer à Transdev Normandie (actionnaire majoritaire à 55%) pour constituer la 1ère SEMOP transport en France et lui a confié une Délégation de Service Public (DSP) de 3 ans. Transdev apporte son expertise pour répondre aux enjeux de la mobilité et de la transition énergétique sur le territoire de Caux Seine Agglo.

42 sociétés comptent le groupe CDC dans leur actionnariat, directement ou indirectement (via Transdev)



La Caisse des Dépôts (Banque des Territoires) est actionnaire direct de 29 sociétés, tandis que Transdev est présente au capital de 13 d'entre elles.

Le groupe Caisse des Dépôts est fortement présent dans les EPL agissant dans la mobilité : parmi celles-ci, elle est au capital de la moitié des SEM de transport, des deux tiers des SEM de stationnement, et de la quasi-totalité des SEM intervenant dans la mobilité à partir d'une autre activité principale. Parmi les 20 entreprises retenues dans ce panel comme agissant dans le domaine de la mobilité, mais à partir d'une autre activité principale, 16 sont en effet des aménageurs, secteur au sein duquel la Caisse des Dépôts est particulièrement présente. Pour les 4 autres sociétés, l'activité principale est : les loisirs (Brest'aim), le tourisme (SEMA Sainte-Maxime), l'environnement et les réseaux (SEMECO), le développement économique (SOGARIS).

A noter : d'autres sociétés que celles retenues dans ce panel sont actives sur les mobilités propres à l'image des SEM du secteur de l'énergie : bornes de recharges et autres stations d'avitaillement propres, GNV... On peut notamment citer la SEM SIGEIF Mobilités et la SEM Vendée Énergie. Elles ne sont cependant pas intégrées à ce panel, car il s'agit d'une activité encore résiduelle, mais néanmoins symptomatique de la dynamique croissante autour du sujet des mobilités propres.

Les EPL aménageurs s'engagent logiquement vers les mobilités

Parmi les EPL retenues dans le panel figurent donc des aménageurs, qui sont amenés à se tourner de plus en plus vers les questions de mobilités. Ils doivent se positionner dès l'amont sur l'ensemble des sujets de mobilité. Leur intervention peut se traduire par :

1. La déclinaison des aménagements de voirie spécifiques

Voies réservées, voies busway, stations de bus, parcs de stationnement, plateformes d'échanges pour correspondances, stations de vélos en libre-service et voitures en autopartage, pistes cyclables, cheminements piétons, stations d'avitaillement.



Caroline Guilbault, directrice financière de la SET, Tours

« Au niveau des transports, nous réfléchissons sur les zones d'activités ou d'habitat qui nous sont confiées : nos collectivités demandent de réaliser des pistes cyclables, des percées vertes, de faciliter le cyclable. Dans notre cas, cela ne passe pas forcément par des études spécifiques, c'est un sujet directement lié à certaines opérations que l'on mène. Sans avoir véritablement d'offre mobilité, nous intervenons de plus en plus sur des sujets de mobilité, à l'occasion des questions de procédure d'urbanisme, de foncier, de gestion des marchés et financiers, avec le concours de notre partenaire Transamo sur la partie technique. »

2. L'anticipation et la réduction des besoins de déplacements

- a. La prise en compte de l'habitat dans la localisation des équipements publics
- b. Le choix en faveur d'une ville des courtes distances (prise en compte des rayons de 300m pour les déplacements à pied et de 700m pour les déplacements à vélo)

3. La mutualisation des places de stationnement

Entre bureaux, équipements et logements, avec la possibilité d'associer aux parkings en ouvrage des services, des commerces et des hubs multimodaux, tout en tenant compte d'un possible abandon de la voiture (réversibilité des ouvrages)

Pour leur permettre de répondre à ces enjeux, la Banque des Territoires accompagne les EPL d'aménagement, plus particulièrement dans leurs projets de mobilité.

Quelques exemples de cet accompagnement :

Cénovia	SEM LE MANS
Aménagement Construction Promotion immobilière Conseil et expertise	• Gestion de 12 parcs de stationnement sous la marque Cénovia Park • Mandat pour couvrir l'ensemble des études et des travaux de la 1ère ligne de tramway mise en service en 2007, et la seconde en 2014 (2001-2014) • En groupement avec Transamo : en lien avec la réalisation de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Tempo entre Allonnes et Le Mans, réalisation de 2 parkings à Allonnes et intégration d'une voie verte (2016)
SEMNA	SEM NANTERRE
Aménagement Construction Loisirs / Culture Locaux d'entreprise	• Gestion de 12 parkings (3 440 places au total) • Intervention dans l'élaboration du PDU (plan de déplacements urbains) • Expertise pour études sur extension stationnement payant, évolution des besoins de la ville
SOLOREM	SEM NANCY
Construction, restructuration et rénovation (universités, maisons de retraite, hôpitaux)	• Exploitation de parkings, dont : installation de bornes de recharge • Actions sur la thématique de la mobilité dans le cadre de l'aménagement du quartier Nancy Grand Cœur (autopartage, infrastructures dédiées aux mobilités douces et de transports en commun, offre de stationnement mutualisé)

Focus Action Cœur de Ville et Territoires d'Industrie

En plus de son action auprès des aménageurs, la Banque des Territoires est engagée dans deux programmes nationaux qui mobilisent les EPL, et notamment celles qui agissent dans le secteur de la mobilité.

Au titre de l'axe 3 du programme **Action Cœur de Ville** (« Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions »), les EPL, acteurs de premier plan, sont amenées, dans les villes moyennes, à se saisir des enjeux liés aux conditions de vie et de mobilité des résidents du centre-ville, à la motorisation propre, à l'accessibilité et l'attractivité des commerces de centre-ville ou encore à l'organisation des déplacements professionnels et des livraisons pour les actifs et les entreprises du centre-ville par exemple.

Dans les **Territoires d'Industrie**, les EPL seront sollicitées sur les sujets suivants :

- le niveau de desserte pour les voyageurs d'affaire ;
- l'alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail ;
- les capacités des infrastructures et réseaux de fret ;
- la décarbonation du transport de marchandises.

La synergie entre ces deux programmes et la mobilisation des EPL est potentiellement significative, en raison de l'implantation territoriale des sociétés concernées.

En effet, près de la moitié (43) des 98 EPL agissant dans le domaine des mobilités, couvre au moins une ville Action Cœur de Ville (**29 villes ACV couvertes par 1 EPL dédiée**¹). Et plus de la moitié (53) des EPL sont présentes dans un Territoire d'Industrie, et un tiers (35) à la fois dans une ville Action Cœur de Ville et dans un Territoire d'Industrie.

La plupart des EPL correspondent à des entreprises locales portées par le bloc communal (EPCI, ville centre et villes membres). Elles couvrent donc généralement une seule ville Action Cœur de Ville et un seul Territoire d'Industrie. Demain, elles pourront également agir sur le programme Petites Villes de Demain, dans la continuité de la LOM.

Cf Annexe 3, « Focus sur les enjeux Action Cœur de Ville et Territoires d'Industrie »

¹ A ces 29 villes on peut ajouter les 15 villes ACV de Bourgogne-Franche-Comté qui ne disposent pas d'une EPL dédiée, mais sont couvertes par le réseau de la SPL Mobilités Bourgogne-Franche-Comté, et les 3 villes franciliennes couvertes par le réseau de la SEM TICE (Transports Intercommunaux Centre Essonne). On arrive alors à un total de **47 villes ACV couvertes par une EPL agissant dans le domaine des mobilités**.

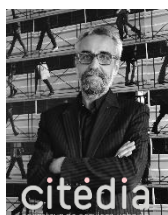
Face aux enjeux des mobilités, quels sont les atouts des Entreprises Publiques Locales ?

Les EPL : leurs atouts clés pour les mobilités de demain

Les entreprises publiques locales possèdent de nombreux atouts sur lesquels capitaliser pour des projets de mobilités.

1. Une agilité issue de leur statut hybride

Le statut hybride des EPL leur permet une grande souplesse : ainsi, elles possèdent **un potentiel « filiale outil »**, autrement dit un mode contractuel d'exécution par des filiales. L'intérêt de la filialisation est de générer un effet levier en matière de financement et d'investissement, de diversifier des compétences, de dissocier les risques tout en élargissant l'activité à de nouveaux marchés. Cela permet aussi aux EPL de créer ou rejoindre des *joint-ventures* par exemple avec des sociétés d'autopartage. Les filiales de SEM peuvent en effet être de toute nature : SCI, SAS, SARL, SA - même si les formes les plus fréquentes sont les SAS et les SCI. Ce potentiel est toutefois réservé aux SEM. La SPL ne peut travailler que pour ses actionnaires, mais en revanche elle offre à la collectivité la possibilité du gré à gré et du direct, sans avoir à passer par la mise en concurrence.



Dominique Auberger, directeur général de Citedia, Rennes

« L'intérêt des deux outils, SEM et SPL, c'est de couvrir la gestion du parc public (SPL) et celle du parc privé (SEM). L'activité stationnement dans la SEM nous permet d'intervenir dans un cadre privé (copropriétés notamment) sans impacter le budget de la collectivité et avec une offre analogue à celle d'un parc public. L'utilisateur aura le même service que s'il était dans un parc public inscrit dans une DSP. C'est une piste intéressante : on n'est pas obligé de réaliser des ouvrages systématiquement publics, des parcs privés peuvent être gérés par la SEM tout en ayant la même grille tarifaire. En complément des services délégués, la SEM saisit les opportunités dans lesquelles elle peut s'impliquer plus facilement : des opérations dans lesquelles la collectivité ne pourrait pas forcément rentrer. Au final, **cela conforte l'offre de stationnement au public.** »

2. Une certaine surface financière

Le financement public/privé permet à l'EPL de bénéficier d'un effet levier qui lui permet de supporter des investissements conséquents. Ces marges de manœuvres supplémentaires lui permettent de s'insérer plus facilement dans certaines opérations auxquelles il est compliqué d'accéder pour une collectivité, tout en poursuivant un objectif d'intérêt général.

3. Un partenaire clé des collectivités

Les EPL sont les outils des collectivités. A ce titre, elles sont des opérateurs de référence en raison de :

- leur présence sur le terrain, en tant qu'actrices locales ;
- leur statut de partenaire de long terme des collectivités locales ;
- la présence des élus dans leurs organes dirigeants.

4. Un assemblage de compétences

L'EPL réunit en son sein des compétences variées, en fonction de ses missions. En particulier pour les projets de mobilité, elle regroupe des compétences transversales de gestion (juridique, comptable, contrôle de gestion, RH, achats, SI ...).

5. Une familiarité avec les mobilités du quotidien (parking, transports en commun)

Les EPL sont positionnées de longue date sur le secteur des mobilités, que ce soit pour porter l'investissement des collectivités ou pour gérer les services et équipements réalisés. Elles disposent donc d'une expertise et d'une veille sur les grandes évolutions du secteur.



Lyon Parc Auto et l'autopartage – LPA

LPA assure la gestion du stationnement public dans la Métropole lyonnaise depuis 1969. La SEM exploite la plupart des parkings du territoire et propose depuis 2008 un service d'autopartage sous les marques Citiz et Yea!. Ce service a obtenu de la Ville le label "Lyon, Ville équitable et durable" depuis sa création. L'autopartage LPA s'adresse à tous les citoyens résidents ou professionnels de l'agglomération lyonnaise et de Villefranche sur Saône ; il s'agit de voitures en libre-service en station (Citiz) ou en free-floating (Yea!), utilisables librement de quelques heures à 7 jours maxi, sur abonnement (16€/mois) ou sans. Les 2 offres se complètent pour s'inscrire dans un bouquet de services de mobilité sur le territoire. Ces deux services cumulent 73 700 réservations (+ 32 % par rapport à 2018) réalisées par 4 500 conducteurs (+28 %), qui ont effectué 2,9 millions de kilomètres. Entre ceux qui ont cédé leur véhicule en utilisant Citiz et Yea! et ceux qui n'en ont pas acquis, on estime que plus de 3 000 véhicules n'encombre pas les rues de l'agglomération.

Les EPL historiquement présentes dans la mobilité (délégataires de parking, de transport en commun) et l'énergie ont un rôle clé à jouer dans l'évolution des infrastructures de transport en commun, la transition énergétique (matériel roulant propre + recharge / avitaillement) et le déploiement local de services innovants de mobilité : autopartage, transport à la demande (TAD), transport public particulier de personne (T3P), MaaS...

Les projets de mobilité que peuvent porter les EPL

1. Renforcer les infrastructures de transport en commun et leur intermodalité

Il peut s'agir de projets de travaux de voirie de transport en commun en site propre (TCSP) de nouvelles lignes ou stations, de nouveaux arrêts sur une ligne de métro ou de tramway, ou encore de dépôt de matériel roulant, mais aussi d'aller plus loin avec des projets de multimodalité (stations de vélos, courte distance...). Ces projets peuvent découler d'une SEM aménagement, qui doit de plus en plus adopter une réflexion globale (penser la mobilité dans le cadre de logements, commerces, habitat...). Cette SEM va se regrouper avec l'opérateur de transports collectifs présent localement, tel que Transdev, dans le cadre d'un projet de transports en commun, un tramway dans l'exemple ci-dessous.



Caroline Guilbault, directrice financière de la SET, Tours

« Nous sommes une SEM d'aménagement, avec une activité classique d'aménageur et d'opérateur immobilier, en superstructure (universités, collectivités, voire privés pour notre SEM foncière). Nous avons livré une première ligne de tram nord-sud en 2013, avec Transamo (opérateur des transports – groupe Transdev), et nous venons de remporter la ligne est-ouest, toujours avec Transamo. »

Les EPL stationnement peuvent également jouer un rôle dans la multimodalité : ainsi, elles peuvent porter des projets de hubs multimodaux, qui articulent desserte en transports en communs, stations de vélo, parc relais, plateforme d'échange pour correspondances...



Richard Cantin, directeur général de NGE, Nantes

« Nous gérons 3 types de stationnement : le stationnement sur voirie (horodateur), les parkings de centre-ville, et les **parkings-relais**, principalement situés en périphérie de la ville, qui captent les flux entrants des automobilistes qui basculent ensuite vers les transports en commun. Ils sont 18, pour environ 4 000 places, certains en ouvrage, et disposent tous d'un contrôle d'accès (barrières / bornes). **La billetterie du parking est couplée avec celle du transport public permettant, avec une carte d'abonnement ou un ticket horaire, d'accéder au parking et au transport en commun.** Cette offre multimodale est le fruit d'un travail en commun avec la SEMITAN, SEM des transports collectifs de Nantes, dont Transdev est actionnaire. »

2. Transition énergétique : problématiques et solutions

- **Stations d'avitaillement GNV / hydrogène « ouvertes »**
- **Infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et déploiement des services liés à la mobilité électrique**
- **Solutions de mobilités propres, dont électriques, pour les utilitaires, en location de courte ou longue durée.**
- **Flotte bus / autocar / navette autonome électrique (ou batterie seule, et dépôt associé)**
- **Flotte de matériel roulant et avitaillement GNV ou hydrogène**



La SEM TAM

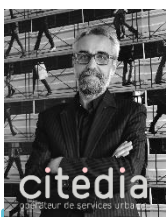
Montpellier Méditerranée Métropole (3M) a engagé un plan d'acquisition de 15 bus à l'éthanol fonctionnant avec du marc de raisin qui seront exploités dans le cadre de la Subdélégation confiée à Transdev par la SEM TaM (délégataire du réseau de transport urbain sur l'ensemble de la métropole).

Transdev est actionnaire de la SEM TaM et en symétrie la SEM TaM est actionnaire de la société dédiée créée par Transdev pour gérer le contrat de Subdélégation.

C'est le 1er réseau urbain français à déployer autant de bus à l'éthanol, une 1ère tranche a été livrée en juillet 2020. Ces 15 nouveaux bus s'inscrivent dans la dynamique de transition énergétique et de renouvellement de la flotte entamée dès 2015 par 3M, avec l'achat de 71 bus au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules).

3. Services innovants de mobilité : des véhicules partagés au Mobility as a Service (MaaS)

- **Services de covoiturage**
- **Transport public particulier de personnes (T3P) électrique ou hydrogène** : Il s'agit ici des taxis, voitures de transport avec chauffeur et véhicules motorisés à deux ou trois roues
- **Service d'autopartage de véhicules électriques : flotte de véhicules, service de vélos (et/ou vélos à assistance électrique) en libre-service (flotte et stations)**



Dominique Auberger, directeur général de Citedia, Rennes

« Nous avons retenu la solution de l'opérateur CITIZ, et nous avons fait le choix, avec Rennes Métropole, d'adhérer à leur réseau. La mise en place du service a été complexe puisqu'il a fallu mener de front, à l'été 2019, le changement de société, de système d'exploitation et le renouvellement de la flotte. Mais nous avons réussi à mettre en place deux offres de service, l'une en boucle (55 véhicules dont 5 électriques) et l'autre en *free-floating* (20 véhicules). Le service s'adresse à des abonnés (1 200 à ce jour) et à des non abonnés (tarifs spécifiques).

C'est une activité qui nécessite un important budget de communication, c'est relativement coûteux, mais nécessaire pour influencer sur les comportements et notamment l'attachement au véhicule personnel. Nous visons deux clientèles : les ménages, avec l'objectif de les amener à abandonner le deuxième véhicule de la famille, et la clientèle professionnelle, mais pour celle-ci les entreprises doivent aller plus loin avec leurs collaborateurs, dans le cadre des plans de déplacements entreprises. »

Le Compte Mobilité est la première application MaaS de France. Elle a été créée par Mulhouse Alsace Agglomération, Soléa opérateur du réseau de transports en commun du territoire et Cityway – Filiale numérique de Transdev. Cette solution digitale multi-partenaires, intègre des services de mobilités publics et privés.

Cette application permet d'utiliser différents services de mobilité, de s'informer en temps réel sur chacun d'entre eux grâce à une carte (prochains passages bus et tram, nombre de vélos / de places de stationnement / de voiture en libre-service disponibles) et de les payer grâce une inscription unique. Les utilisateurs peuvent également suivre leurs consommations à tout moment et ne paient que ce qu'ils utilisent en recevant une seule facture mensuelle.

Centré utilisateur, cette application novatrice a été réalisée grâce à l'implication de nombreux utilisateurs sollicités tout au long de son développement dans une démarche de design. Ils restent impliqués dans toutes les évolutions présentes et à venir de l'application.

Leurs déplacements au quotidien s'en voient profondément simplifiés et cette démarche favorise une mobilité plus durable sur le territoire mulhousien.

Portage de type Mobility as a Service ou MaaS : concept de service multimodal intégré à l'échelle d'un territoire

4. Le stationnement

- Un équipement à créer ou à moderniser
- La gestion du stationnement urbain
- Les mobilités propres dans le stationnement (bornes électriques pour les voitures comme pour les vélos)
- Le stationnement comme service

« Il y a un projet emblématique sur l'Île de Nantes : sur la partie Ouest, il y avait il y a un demi-siècle des chantiers navals, qui ont depuis fermé. Avec l'arrivée prochaine du CHU, le MIN a été déménagé, le faisceau ferré va être désactivé, ce qui libère 90 ha. Dans les 15 prochaines années, il y aura trois lignes de tram, une ville de 12 000 habitants, presque autant d'actifs et étudiants, Sur ce territoire-là, la problématique de la mobilité est évidente et incontournable. La SAMOA travaille avec l'idée de mettre des formes d'habitats et de mobilité intelligentes, avec une « mutualisation des parkings » à l'échelle de pièces urbaines (sur une trame de 120m par 120m). Dans ces pièces urbaines, constituées en général de 4 ilots, sont programmés des logements, des bureaux et des rez-de-chaussée actifs. Sur l'un des ilots sera construit un **parking**. Il a vocation à venir servir les besoins de l'ensemble des 4 ilots. On parle bien d'un parking privé, mais en réalité on imagine très bien venir y accueillir les futurs résidents des bâtiments qui vont être construits, les visiteurs...

Le promoteur de l'opération, LinkCity, s'était rapproché de la BDT pour qu'elle devienne investisseur dans cette opération, et de NGE. L'opération s'est révélée assez complexe mais aussi innovante dans le montage.

L'innovation ne réside pas dans le parking mais dans l'idée de dire que plutôt que d'avoir un parking avec des places numérotées et réservées, nous proposerons un parking avec des places qui sont en fait **des droits à stationner ouverts aux occupants des bâtiments**. En faisant cela, on joue la carte de la mutualisation et du foisonnement, à l'échelle d'un parking partagé par les occupants de 4 ou 5 bâtiments différents. C'est ici que réside les innovations et les subtilités, aussi bien en gestion qu'en commercialisation, mais aussi en montages juridiques.

Le partenariat avec la BDT est stratégique en ce qu'il permet de **croiser nos visions de spécialistes, notamment en montages juridiques et financiers de leur côté et en mobilité de notre côté**. L'idée c'est qu'en associant nos compétences, nous puissions faire la meilleure proposition possible vers le promoteur, la SAMOA et les futurs automobilistes. »

Les montages possibles face aux enjeux des mobilités et intérêt d'une intervention en économie mixte

Différentes options sont ouvertes à la collectivité qui a un projet mobilité. La collectivité peut le confier à un opérateur qui peut être une EPL (EPL prestataire), faire le choix du développement de la SEM et porter le projet comme une opération propre (dès lors qu'elle ne ressort pas des prérogatives d'un service public local) ou créer une filiale (SEM agissant pour son compte), et, dans les deux cas, elle peut s'appuyer sur l'EPL dans des montages contractuels ad hoc (EPL commanditaire).

Dans ces différents montages, la collectivité ou l'un de ses groupements peut être amenée à créer un nouvel outil (SEM créées à l'initiative d'un syndicat d'énergie), ou recourir à la formule récente de la SEMOp (par exemple à l'occasion du renouvellement d'une DSP transports).

1 - EPL prestataire	A - Le portage de projets d'infrastructure	B - La gestion déléguée de service	C - L'expertise urbaine des aménageurs
	C'est l'intervention classique des EPL qui supportent l'investissement grâce à l'effet levier que permet leur capitalisation.	La délégation d'un service ou d'un projet de mobilité peut prendre deux grandes formes : L'affermage, en déléguant le service à l'EPL la collectivité lui apporte un financement direct, en tant que prestataires de service. Par exemple, la collectivité demande à l'EPL de gérer un parking ou un service moyennant une rémunération annuelle fixe, et c'est la collectivité qui investit. C'est un simple marché, sans risque, mais un peu restrictif, car sans portage d'investissement. Dans un cadre concessif (concession de service, concession d'aménagement), l'EPL se positionne en tant que concessionnaire et gère des services à la mobilité. Elle investit dans le cadre de la concession et se rémunère (en partie) sur l'exploitation, les prestations aux usagers	Les aménageurs peuvent sécuriser les projets des collectivités en mettant à profit leur expertise du territoire. Cela se fait à deux niveaux : En amont de l'opération, par la conduite d'études visant à objectiver les flux et le fonctionnement du territoire Dans le cadre de l'opération, en raison du rôle prescripteur qu'endosse l'aménageur vis-à-vis des promoteurs – ses prescriptions pouvant porter sur les aspects de mobilité (stationnement, accès, garages à vélos, voirie...)
	S'agissant du portage de projet d'infrastructure, on peut citer l'exemple du mandat de maîtrise d'ouvrage de la transformation du tramway de Caen confié au groupement constitué par EGIS et la SEM Normandie Aménagement.		

2 - SEM agissant pour son propre compte	Des SEM peuvent développer de nouvelles activités sous forme de filiales (SEM ou SAS), ce qui leur permet de créer un effet levier pour l'investissement, de mobiliser de nouveaux actionnaires et de séparer les risques et les métiers lorsque cela s'avère nécessaire. La possibilité de filialiser sous forme de SAS permet aussi d'investir dans des opérations purement privées. La Banque des Territoires peut accompagner la diversification d'une SEM existante en participant à sa filialisation (SEM, SAS ou SEMOp) : • Pour des équipements en énergie propre (GNV, hydrogène, électricité) • Pour le portage de flottes de véhicules • Pour l'exploitation de services de mobilité tels que l'autopartage ou les vélos en libre-service, ou bien encore un portail « MaaS » • Ex de Carsud : Promosud SEM de développement économique, Carsud filiale avec Transdev C'est notamment le cas de la SAS PARSEM, filiale commune de la SERS et de PARCUS créée en 2018 dans le but d'anticiper et gérer en amont les problèmes de stationnement dans les projets d'aménagement. Elle effectue des acquisitions en Vefa (vente en l'état futur d'achèvement) pour les parkings en cours de réalisation. La répartition des fonctions entre les 3 EPL est la suivante : 1. PARSEM : acquisition 2. PARCUS : exploitation commerciale 3. SERS : gestion administrative et comptable de la SAS, prestations de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la maintenance ou la construction des ouvrages de parking
3 - EPL commanditaire	• Montages locatifs via NEoT Green Mobility, Lease Green (sociétés dont la Banque des Territoires est actionnaire) et autres montages locatifs au cas par cas (batteries, véhicules) • Adhésion à une franchise d'une entreprise innovante de services de mobilité (ex. Réseau Citiz, Totem.mobi) ■ Marché de partenariat passé par l'EPL délégataire (incluant le cas échéant les travaux et équipements nécessaires sur la voirie) ■ Marché de service pluriannuel ■ Création d'une SCIC entre l'EPL, l'AOM, la Banque des Territoires et l'entreprise innovante (ex. pour opérer un portail « MaaS ») NEOT Green Mobility (détenu à 33% par la Banque des Territoires) finance en location des navettes Navya qui sont déployés dans plusieurs centres-villes (aucune exclusivité de la Banque des Territoires avec ce constructeur) LPA opère un service d'autopartage en tant que membre du Réseau Citiz, dont la Banque des Territoires est financeur.

**L'offre de la Banque
des Territoires pour
vos projets de
mobilités en
Economie Mixte**

Panorama de l'offre de la Banque des Territoires

Nos territoires et leurs acteurs connaissent une transformation radicale. La Caisse des Dépôts a lancé, en mai 2018, la marque « Banque des Territoires » pour répondre à ces nouveaux enjeux de transformation et pour réduire les inégalités territoriales :

- En accompagnant les acteurs locaux dans l'élaboration et le déploiement de projets d'avenir innovants, audacieux et ambitieux ;
- En apportant des solutions sur mesure à ses clients, et notamment les collectivités locales et les EPL, de bout en bout de leur projet.

L'offre de la Banque des Territoires se décline en 3 types d'intervention (Conseiller, Financer, Opérer) au service de territoires plus connectés, plus attractifs, plus durables et plus inclusifs.

Conseiller

Conseil, ingénierie et appui aux territoires, pour accompagner leurs stratégies de développement

Financer

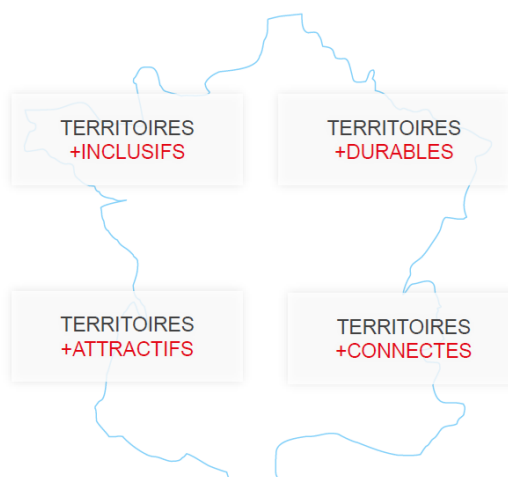
Une offre complète de financement
Prêts, investissement en fonds propres, financements du programme d'investissement d'avenir, services bancaires

Opérer

Gestion directe et indirecte pour le compte des clients

La Banque des Territoires intervient dans le cadre des politiques publiques nationales et locales par des partenariats structurants et des actions ciblées auprès des acteurs économiques. Par ses investissements, elle souhaite **renforcer la cohésion sociale et favoriser le « mieux vivre ensemble »**.

La Banque des Territoires accompagne les acteurs locaux, les collectivités et leurs opérateurs **dans le cadre de la réforme territoriale** et participe à leurs projets de développement, indispensables à **l'attractivité et la compétitivité de tous les territoires**.



La Banque des Territoires développe des solutions opérationnelles pour **accélérer la mise en œuvre de la transition écologique et énergétique** et contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.

La Banque des Territoires accompagne les acteurs publics locaux dans leurs réflexions stratégiques et dans l'élaboration des montages économiques et juridiques des projets, pour participer à la **transition numérique des territoires et de l'économie française**.

Conseiller

Ingénierie territoriale amont

Besoin	Solution	Produit
Monter en compétence et en expertise	Territoires conseil	Service de renseignements téléphoniques juridiques et financiers <i>Uniquement pour les communes de moins de 20 000 habitants, les EPCI et les communes nouvelles sans limite de taille</i>
		Informations/Accompagnements méthodologiques de terrain <i>Seulement pour les communes < 10 000 hab., les EPCI et les communes nouvelles</i>
	Comprendre les enjeux sectoriels	Etudes stratégiques, de marchés, écosystèmes études flash
Comprendre les enjeux territoriaux et définir une stratégie territoriale de mobilité durable, proposer des scénarios de montage de projet, faciliter l'appropriation de solutions de mobilité innovante	Etudes territoriales	Co-financement à 50% maximum des études des collectivités et de leurs satellites (jusqu'à 80% ou 100% pour ACV en Outre-mer)
		Marchés à bons de commande : Financement à 100% d'études flash (entre 8 et 25 jours) <i>Pour les petites collectivités et leurs satellites, prioritairement les territoires fragiles et les territoires à enjeux</i>
		Dataviz Cœur de ville (public)
		Livres blancs / études (site la SCET)
Concevoir le projet	Etude de faisabilité projet	Territoires d'industrie Si besoin, sous réserve de validation de la BDT, 50% du financement de l'étude de la collectivité ou de l'opérateur retenu. Marché à bon de commande pour les petites collectivités (100% du financement)
		Cœur de ville Développement de solutions « smart » : 50% du financement de l'étude de la collectivité ou de l'opérateur retenu Marché à bon de commande pour les petites collectivités (100% du financement) (enveloppe spécifique de 50m€ de crédit)
		Sur consultation publique : études stratégiques et de faisabilité dans une optique de valorisation des ressources et des outils

Une offre au service de la smart city

Un **annuaire des entreprises de la smart city** qui liste les offreurs de solutions existantes en fonction de leur domaine d'activité (mobilité, énergie, économie circulaire...)

Des **guides** et des **études** pour sensibiliser les élus, partager les bonnes pratiques et construire, dans une logique ouverte et partenariale, une vision de la ville intelligente et des modalités de mise en œuvre que la Banque des Territoires peut porter.

Ingénierie pour les projets en économie mixte

Besoin	Solution	Produit
Accompagner le pilotage de votre entreprise	Appui au pilotage stratégique des sociétés	Financement au cas par cas des Plans stratégiques à Moyen Terme (3 à 5 ans) pour les SEM (BDT actionnaire ou non) et filiales de SEM
		Sur consultation publique : conseil pour la définition d'une stratégie de développement et la création de structures
	Ingénierie de projet : structuration juridico-financière	Etudes de faisabilité de projet Ingénierie de projet : structuration juridico-financière Crédits d'ingénierie et études (DI Economie mixte / Territoires d'industrie / Action Cœur de Ville) – dont étude flash via un marché à bon de commande

Financer

Solutions bancaires

Besoin	Solution	Produit
Financer des besoins de trésorerie	Engagements court terme (bancaire)	Autorisation de découvert (pouvant aller jusqu'à 18 mois)
		Prêt trésorerie 12-36 mois (démarrage d'opérations ou consolidation de découvert)

Prêts

Besoin	Solution	Produit
Lever de la dette pour financer mes projets ou développer mon entreprise	Prêts collectivités	Prêt bancaire (non réglementé) 3 à 7 ans (jusqu'à 15 ans si nécessité et hors financements du FE)
	Prêts moyen-long terme réglementés	Offre multisectorielle : Prêts au Service Public Local TLA +1,3% ; 25-40 ans ; quotité : 100% du besoin global d'emprunt sur l'année jusqu'à 5M€, 50% du besoin global d'emprunt sur l'année excède 5 M€
		Offre sectorielle : Mobi Prêt (cf. caractéristiques ci-après)

Une offre au service de la smart city

Dans le cadre du programme Action Cœur de Ville, 9M€ sur 5 ans pour cofinancer des expérimentations de projets innovants dans les 222 villes (par exemple : véhicule autonome à Sens).

L'offre sectorielle prêteur pour la mobilité : le Mobi Prêt

La Banque des Territoires vous propose l'offre **Mobi Prêt** pour accompagner vos projets de modernisation d'infrastructures de transport et contribuer au développement des mobilités innovantes, pour tous les citoyens et tous les territoires.

De 25 à 50 ans

Taux fixe* et/ou TLA +0,6%

Durée d'amortissement

** Hors Mobi Prêt Flash, pour les projets situés hors Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM), dont l'emprunteur est maître d'ouvrage, et dont le coût se situe entre 40K€ et 25M*

Mobi Prêt

Notre mission : vous accompagner dans le financement de vos opérations de rénovation ou de modernisation d'infrastructures de transport et de tous vos projets de développement pour une mobilité connectée, inclusive, attractive et respectueuse de l'environnement sur votre territoire.

Vos projets : développer les infrastructures de transports "propres", favoriser le report modal vers les nouvelles mobilités, partagées ou actives, accélérer le réaménagement de la voirie urbaine et la rénovation des ouvrages d'art et des routes, et plus globalement améliorer les mobilités du quotidien.

Mobi Prêt Flash : demander en ligne un prêt jusqu'à 1 M€

Simple, pratique et rapide, Mobi Prêt Flash vous permet en quelques minutes de nous adresser votre demande. Une lettre d'offre ferme vous est ensuite adressée en 5 jours. Elle vous garantit un prêt valable 6 mois auquel vous êtes libre de souscrire.

Une question, une difficulté, votre interlocuteur en direction régionale est à votre écoute pour vous apporter une solution.

Quotité	- Jusqu'à 5 M€ : 100 % du besoin d'emprunt - Au-delà de 5M€ : 50 % du besoin d'emprunt
Durée	25 à 50 ans maximum
Taux	- Livret A + 0,6 % - Barème mensuel pour la version inflation (jusqu'à 40 ans) - Taux fixe (50% maximum du montant d'investissement du projet) sur 15, 20 ou 25 ans
Mobilisation des fonds	5 ans maximum, sous conditions
Périodicité	Trimestrielle, semestrielle, annuelle
Commission d'instruction	0,06 % du montant du prêt
Pénalité de dédit	1 % de la part annulée
Indemnité de remboursement anticipé	Indemnité actuarielle

L'offre sectorielle prêteur pour la mobilité : le Mobi Prêt

Conditions d'éligibilité

Bénéficiaires éligibles

- Collectivité territoriale (commune, département, régions) ou un groupement de collectivités territoriales (EPCI, syndicats)
- Collectivité d'Outre-Mer et de Nouvelle-Calédonie
- Régie locale dotée de la personnalité morale
- Etablissement publics de santé
- Etablissement public universitaire
- Société d'économie mixte (SEM) qui n'opère pas dans le champ concurrentiel
- Société publique locale (SPL)
- Société, y compris toute entreprise publique locale, réalisant l'investissement conduit dans le cadre d'un marché de partenariat (PPP) ou dans le cadre d'une délégation de service public (DSP)
- La Société du Grand Paris

Projets éligibles

- Infrastructures de transport ferroviaire
- Infrastructures de transport collectif en site propre (Tramway, métro, BHNS, ...)
- Acquisition de matériels de transports collectifs roulants (tramway, métro, TER), à l'exclusion des bus (dont BHNS)
- Infrastructures de transports maritime ou fluvial
- Infrastructures aéroportuaires contribuant à assurer la continuité territoriale outre-mer
- Infrastructures de transport intermodal (plate-forme ou pôle d'échange multimodal)
- Infrastructures favorisant le développement des mobilités actives ou partagées (voies cyclables, infrastructures de recharge de véhicule, aires de covoiturage ou d'autopartage, etc...)
- Autres projets innovants en matière de mobilité
- Subventions accordées par un emprunteur éligible à un projet éligible

A retenir

Les EPL, comme les autres entités privées, sont éligibles au Mobi Prêt si elles interviennent dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) ou d'un partenariat public-privé (PPP) et si la possibilité d'y recourir a été proposée au début de la consultation à l'ensemble des candidats.

Financement en fonds propres et quasi-fonds propres

Besoin	Solution	Produit
Conforter une structure existante	Apport de fonds propres et quasi fonds propres (dont avances en comptes courants d'associés - CCA)	Capitalisation et recapitalisation des sociétés (dont SEM et filiales de SEM) porteuses de projets de mobilité
		Prêt subordonné à intérêt participatif (projets d'acquisition de matériel roulant propre)
		Obligations performanciennes pour les projets d'acquisition de bus à motorisations électriques à hydrogène (plateforme de financement en cours de création conjointement avec la BEI)
Créer une nouvelle structure	Apport de fonds propres et quasi fonds propres (dont avances en CCA)	Investissements minoritaires au capital de sociétés de projet, de nouvelles SEM et filiales de SEM (logistique, gestion de parking, de consortium répondant à une commande publique (SEMOp, marchés de partenariat)
		Investissements minoritaires dans des structures locales destinées à héberger un ou plusieurs services de mobilité, pour financer les investissements dans le matériel roulant et le démarrage de l'exploitation : structures à créer (SCIC ou SEMOp en co-investissement avec la collectivité, filiale de SEM stationnement existante), structure existante (SEM stationnement ou SEM délégataire de transport en commun)
Couvrir un besoin d'investissement	Apport de fonds propres et quasi fonds propres (dont avances en CCA)	Investissements directs dans les sociétés de portage de stations de recharges (IRVE), stations d'avitaillement GNV ou hydrogène et les dépôts associés

Une offre au service de la smart city

Investissements auprès de projets et start-ups de **développement durable**, à l'image d'EnRciT, outil destiné à favoriser le développement de projets citoyens et participatifs autour des énergies renouvelables.

Investissements auprès de projets et start-ups de **mobilité** qui peuvent opérer à côté des SEM ou en *joint-ventures* (opérateurs de vélo électriques en libre-service, opérateurs d'autopartage, de covoiturage, de transport à la demande...). Il peut s'agir :

- D'investissements sélectifs dans des entreprises de services innovants, partenaires de SEM ;
- D'investissements dans des briques constitutives d'une offre « MaaS » pour les collectivités et leurs EPL
- De financement du déploiement de services innovants en lien avec les autorités organisatrices (participation dans des SCIC ou des SEM)
- D'outils innovants de financement (par exemple : mécanisme de compensation de la hausse du coût de l'électricité par la baisse du taux d'intérêt)

Opérer

Besoin	Solution	Produit
Gérer mes opérations bancaires	Services bancaires	Tenue de compte et prestations bancaires
		Monétique (dont services à destination des parkings et des opérateurs de mobilité)
		Virements / prélèvements de masse
Sécuriser mes opérations	Outils de sécurisation bancaire	Caution bancaire, garantie financière
		Compte séquestre
		Consignations (dont consignations pour expropriation)
Un partenariat de long terme	Gouvernance active aux côtés des collectivités	Pacte d'actionnaires adapté aux besoins des entreprises et des collectivités
Gérer ma dette	Conseil financier et réaménagement de la dette	Interventions sur le profil d'extinction de votre dette en modifiant les caractéristiques financières des prêts
		Adaptation du rythme des échéances de vos prêts pour optimiser votre gestion de trésorerie
		Ajustement de la période de versement à la mise en chantier ou la livraison de l'ouvrage
		Diversification de l'indexation d'une partie de votre encours
Des solutions clés en main pour m'accompagner dans la gestion de mon entreprise	Une offre de la SCET, filiale de la Caisse des Dépôts	Sur consultation publique : Accompagnement dans la mise en œuvre et la gestion des entreprises (gestion d'actifs / formation des équipes dirigeantes / gestion des contrats ...)

En résumé, une offre qui s'adapte à tous vos projets de mobilité

	Notre offre		
Votre projet	Conseiller	Financer	Opérer
Développer l'information des usagers et faciliter la multimodalité	Cofinancement d'étude (qualification du besoin) Ingénierie économie mixte	Investissement dans une société de projet ou dans une SEM de gestion de parkings ou une filiale de SEM Eligibilité sous conditions au Mobi prêt	Mise en relation de l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) ou de la commune avec les entreprises de services innovants de mobilité dans lesquelles la Banque des Territoires a investi
Compléter le réseau de transport en commun avec des navettes autonomes	Cofinancement d'étude (qualification du besoin)	Location courte, moyenne ou longue durée de navettes autonomes en s'appuyant sur NEOT Green Mobility ou autre montage locatif <i>ad hoc</i> Marché de partenariat ou délégation de service public (DSP) financée par la Banque des Territoires (incluant le cas échéant les travaux et équipements nécessaires sur la voirie)	
Rénover les systèmes de parkings ou créer des capacités de stationnement complémentaires	Accompagner la réflexion des SEM de parking existantes, notamment pour leur permettre de rénover leur offre Ingénierie économie mixte	Investissement dans des sociétés de projet dans le cadre de DSP, dans des SEM ou filiales de SEM, en tiers investisseur dans des SEMOP, au sein de consortium répondant aux appels d'offres de la collectivité. Eligibilité sous conditions au Prêt au Service Public Local	Insertion d'une offre parking dans les programmes de rénovation immobilière ou de rénovation de l'espace public
Développer des services innovants de mobilité	Cofinancement d'étude (qualification du besoin) Ingénierie économie mixte	Investissement dans une structure locale destinée à héberger un ou plusieurs services innovants de mobilité, pour financer les investissements dans le matériel roulant et le démarrage de l'exploitation : structures à créer (SCIC ou SEMOp en co-investissement avec la collectivité, filiale de SEM stationnement existante), structure existante (SEM stationnement ou SEM délégataire de transport en commun) Eligibilité sous conditions au Mobi Prêt	Mise en relation de l'AOM ou de la commune avec les entreprises de services innovants de mobilité dans lesquelles la Banque des Territoires a investi

	Notre offre		
Votre projet	Conseiller	Financer	Opérer
Développer le stationnement intelligent	Cofinancement d'étude (qualification du besoin) Ingénierie économie mixte	Investissement dans les SEM et dans les entreprises innovantes Eligibilité sous conditions au Mobi prêt	
Renforcer et rénover l'offre de transport de la collectivité avec du matériel roulant propre	Cofinancement d'étude (qualification du besoin) Ingénierie économie mixte	Investissement minoritaire (par augmentation de capital et apport de CCA) au capital de sociétés pour acheter et mettre à disposition des véhicules (Société de projet privée, SEMOP, SEM) – ou en marché de partenariat. Souscription par la Banque des Territoires (ou la future plateforme de financement conjointe avec la BEI) d'obligations performancielles pour financer l'acquisition de bus à motorisation électrique ou hydrogène Investissements dans les bornes de recharge pour véhicules électriques (IRVE), stations de recharges d'avitaillement (notamment Gaz ou Hydrogène) ou les dépôts associés (marché de partenariat notamment, SEMOP ou investissement privé) Eligibilité sous conditions au Mobi prêt	Location indirecte de batteries pour bus ou autocar, voire de véhicules complets (la collectivité indique son souhait d'avoir de la location dans l'appel d'offres pour ses véhicules, et NEoT Green Mobility répond avec les constructeurs)
Rénover et entretenir l'espace public ouvert	Cofinancement d'étude (qualification du besoin) Ingénierie économie mixte	Investissement en fonds propres et quasi fonds propres dans les SEM opératrices d'un projet « espace public » Investissement minoritaire (capital + CCA) dans une société de projet constituée par l'attributaire du marché de partenariat pour porter le financement et la réalisation des travaux de rénovation puis de maintenance dans la durée Eligibilité sous conditions au Prêt au Service public local	
Optimiser les livraisons en centre-ville	Cofinancement d'étude (qualification du besoin)	Investissement minoritaire au capital d'une société structurant et opérant un entrepôt sur foncier public (AOT, DSP) ou privé (bail locatif) pour en faire un centre de distribution urbaine (CDU) ou un espace logistique urbain (ELU)	

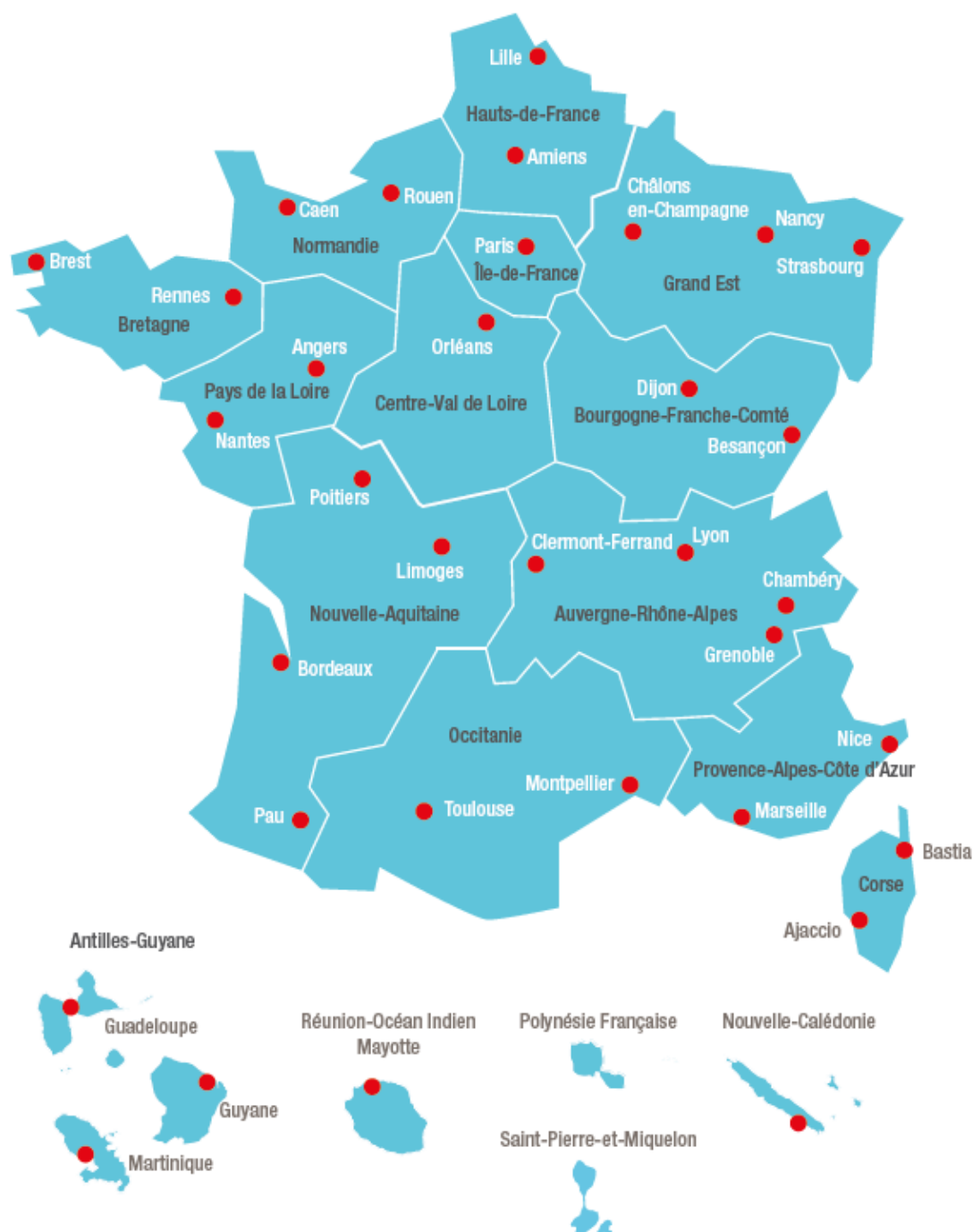
La Banque des Territoires, investisseur de référence dans les solutions de mobilité

La Banque des Territoires investit dans de nombreuses sociétés de mobilité, dont certaines déjà partenaires d'EPL qui peuvent être sollicitées pour accompagner vos projets et mettre à leur service les solutions techniques dont ils disposent.

2-roues électriques en libre-service	
	Scooters électriques en libre-service à Paris, Nice, Milan et Rome. Un scooter en 3 clics, sans abonnement, sans engagement
	Opérateur de vélo-mobilité pour tous les territoires: fourniture et entretien de flottes, installation et gestion de stations
	Service de vélo électrique en libre-service
	Offre de produits diversifiée destinée aux collectivités. Simple, rapide, accessible et flexible, les vélos libre-service hybrides fonctionnent avec ou sans assistance électrique et avec ou sans borne de stationnement intégrée
Autopartage	
	Solution clé en main d'autopartage de véhicules électriques
	Réseau coopératif d'autopartage en boucle ou en libre service
	Service d'autopartage de véhicules électriques
	Service d'autopartage basé à Marseille, utilisant des Twizy (100% électrique), en trace directe (pas de retour obligatoire en station), pour un coût modique : 1 € pour 15 min
Covoiturage	
	Lignes de covoiturage dynamique associant bornes interactives, panneau à message variable et plateformes numériques de mise en relation
Stationnement intelligent	
	Solution clé en main de stationnement intelligent, à destination des collectivités, gestionnaires de parkings privés ainsi que des automobilistes
Transport à la demande	
	Taxis hydrogène conduits par des chauffeurs salariés et actionnaires
Mobility as a Service (MaaS)	
	Solution de m-ticketing, achat de ticket de transport sur smartphone via la technologie QR-Code. Coût de déploiement pour une collectivité limitée à l'impression des QR-Code
	Editeur de solutions d'aide à la création de villes intelligentes (Smart City). Destinées aux réseaux de transport, aux collectivités, et aux entreprises, les offres de TransWay améliorent la qualité des services urbains tout en réduisant leur coût
	Solution simple de géolocalisation des véhicules de transport collectif, accessible aux usagers via une application. Outil de pilotage pour les AOM et opérateurs de transport
Recharge / avitaillement	
	Freshmile Services, leader indépendant ouvert à la charge de tous les véhicules électriques
	La plateforme d'interopérabilité pour recharger son véhicule électrique
	Déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, ne nécessitant aucune subvention publique (financement assuré en partie par des antennes télécom associées aux bornes)
	Offre de station clé en mains multi-énergies (GNC, GNL)
Location de véhicules à motorisation propre	
	Offre innovante de location de batteries et véhicules électriques intégrant une garantie de disponibilité, à destination des collectivités locales et des opérateurs de transport souhaitant déployer une flotte électrique sur leur territoire
	Agence virtuelle de location de véhicule avec un véhicule livré chez vous ou sur votre lieu de travail
	La Location Longue Durée (LLD 36 mois) de scooters électriques français - Un Eccity125 pour 149 € par mois assurance et maintenance comprises
	Solution de location longue durée de véhicules électriques et notamment de trains touristiques électriques aux collectivités et à leurs exploitants
	Spécialiste de la location de véhicules électriques à destination des collectivités territoriales et des entreprises

A qui vous adresser pour développer votre projet ?

Contactez vos interlocuteurs en région via banquedesterritoires.fr



Transdev, un acteur majeur des “mobilités” de la Caisse des Dépôts

En tant qu'opérateur et intégrateur global de mobilités, Transdev, The mobility company, permet à tous de se déplacer librement. **Transdev transporte 11 millions de passagers au quotidien** grâce à ses différents modes de transport efficaces et respectueux de l'environnement, qui connectent les individus et les communautés. Transdev conseille et accompagne, dans une collaboration durable, les collectivités territoriales et les entreprises dans la recherche de solutions de mobilité plus sûres et innovantes : ce sont 82 000 femmes et hommes au service de ses clients et passagers et qui sont activement engagés dans la **transition énergétique** et la **réduction de la fracture sociale**.

La Caisse des Dépôts est historiquement aux côtés de Transdev en sa qualité d'actionnaire de référence et de partenaire financier de long terme, lui offrant un appui solide et pérenne. Transdev et la Caisse des Dépôts partagent les mêmes valeurs d'intérêt général et le même objectif : accompagner le développement économique des territoires.

Fort d'une culture du partenariat public-privé de long terme, **Transdev est partenaire historique de 15 sociétés d'économie mixte et d'une SemOp**, et apporte son expertise dans la gestion des réseaux de transport en France métropolitaine et Outre-mer. Parce que la mobilité évolue à un rythme effréné, plus encore depuis la crise sanitaire exceptionnelle de 2020, il est nécessaire de capitaliser collectivement sur les savoir-faire, croiser les regard, mêler les expériences et innover sans cesse sur l'ensemble de la chaîne de mobilité.

C'est notamment dans cet esprit que Transdev a créé le Laboratoire d'Expérimentation des Mobilités : LEMON.



LEMON, l'innovation au service des mobilités publiques à Grenoble

Depuis plus de 10 ans, Transdev est engagé dans une politique ambitieuse de développement de l'innovation, à tous les niveaux et dans tous les domaines pour faire face aux défis globaux et locaux des territoires et aux bouleversements que connaît le secteur de la mobilité.

Ainsi, Transdev a mis en place un programme d'expérimentation sur-mesure, collaboratif, mettant au cœur du processus les principaux acteurs de la mobilité du territoire : l'autorité organisatrice (le SMMAG), l'exploitant local (Semitag) du réseau et son partenaire industriel et commercial Transdev au sein d'un espace dédié, le Laboratoire d'Expérimentation des Mobilités (LEMON).

Imaginé et mis en œuvre dès 2013 à Grenoble, le dispositif est fondé sur deux notions majeures : la co-construction avec les habitants et le test en grandeur réelle. Une fois les attentes recensées et les solutions collectées, LEMON s'appuie sur son écosystème de partenaires et de compétences qui coopèrent pour transformer les projets en réalisations concrètes adaptées au contexte territorial. Chaque expérimentation est évaluée et évolue en fonction des retours des usagers. Une fois le bilan réalisé, la collectivité décide de généraliser à grande échelle la solution ou non.

Une quinzaine de projets à différents stades de maturation ont déjà émergé de cette démarche inédite et a abordé des sujets et problématiques très variées telles que l'accessibilité, la qualité de l'air, la marchabilité, les systèmes de vente, la desserte des zones peu denses ou encore la connaissance des flux voyageurs. Après la réussite Grenobloise, la démarche est en cours de déploiement sur les réseaux de Montpellier Mulhouse, Limoges, Nantes, Lens.



Le défi : imaginer et tester un système de transport à la demande, 100% digital en zone peu dense, répondant aux besoins et attentes des habitants du territoire

Pour y répondre, une solution de transport à la demande dynamique, 100% numérique, permettant à l'utilisateur de réserver son trajet via une application mobile, a été testée. Ainsi, c'est la réservation du trajet qui déclenche le parcours de la navette Chronopro, de façon optimale en fonction des réservations, le conducteur n'est donc pas obligé de desservir l'ensemble des points d'arrêts s'il n'y a pas de réservation. Les 24 points d'arrêts sont positionnés de telle sorte que tous les habitants puissent y accéder à moins de 200 m de leur domicile. Le véhicule utilisé est un minibus de 9 places adapté à la desserte de cette zone aux contraintes géographiques montagneuses.

Ce projet résulte d'une collaboration étroite avec les communes, les associations locales et a donné lieu à une consultation fin 2017 auprès des habitants de la zone de desserte afin de co-construire l'offre de mobilité, mais aussi à différentes animations autour du numérique notamment sur la cible senior.

Un projet intelligent et agile, car le produit existait déjà sur d'autres villes en France comme Beauvais ou Vitrolles, initialement pensé pour desservir des zones d'activités, il a ensuite été adapté et personnalisé aux spécificités des zones peu denses où l'enjeu de la mobilité partagée est un axe stratégique partagé par l'ensemble des acteurs du territoire.

L'expérimentation s'étant révélée réussie, la collectivité a validé la pérennisation de ce service sur les deux communes tests, une étude complémentaire a été lancée afin d'identifier les territoires similaires sur lesquels le service pourra être déployé prochainement.



Le défi : utiliser les ondes passives des smartphones des usagers pour améliorer la connaissance des flux voyageurs sur nos lignes transports

Le laboratoire LEMON permet également de tester sur le terrain des solutions techniques concrètes qui sont façonnées et réadaptées sans cesse au grès des cas d'usage. C'est le cas de la technologie Flowly, appuyée par la BPI, qui permet de détecter les signaux passifs émis par les smartphones des clients à bord des véhicules. Cette collecte de données anonymes permet de compléter les données statistiques existantes (billettique, comptage, enquête terrain) afin d'améliorer la connaissance des flux voyageurs en relevant le nombre de montées/descentes par arrêts, la charge à bord des véhicules, le suivi des origines/destinations mais aussi en reconstituant le parcours client complet (correspondances, temps d'attente...).

Initialement installé sur deux lignes de tramway à Grenoble afin de suivre la montée en puissance et l'appropriation d'un nouveau réseau de soirée déployé en septembre 2019, la solution a ensuite été utilisée à l'échelle d'une dizaine de territoires français lors de la crise sanitaire afin de constituer un observatoire de la fréquentation et ainsi suivre le taux d'occupation en direct ; dans un second temps ces données ont permis d'accompagner le déconfinement en donnant des estimations de fréquentations permettant aux collectivités et aux réseaux de transports de calibrer leurs offres en fonction des nouvelles habitudes de mobilités des usagers difficilement prévisibles, mais aussi en s'assurant que la distanciation sociale soit bien respectée.

Remerciements

- **Le présent guide est issu du travail du prestataire SCET, accompagné par les témoignages d'EPL et de Transdev, à l'initiative de la Banque des Territoires.**

Nous remercions les EPL qui ont participé à cette étude et tout particulièrement :

- **Dominique Auburger**
Directeur général, CITEDIA

- **Richard Cantin**
Directeur général, Nantes-métropole Gestion Equipements (NGE)

- **Jean-Luc Charles**
Directeur général, SAMOA

- **Luc Egoumenides**
Directeur général, TaM

- **Christine Giraudon-Charrier**
Directrice communication, LPA

- **Caroline Guilbault**
Responsable Administrative et Financière, SET

- **Alexis Steyaert**
Directeur général, Solea

- **Christine Chary**
Directrice des partenariats au sein de la direction d'économie mixte, Transdev

- **Thierry Decerle**
Directeur économie mixte, Transdev

■ Ce guide a été réalisé par la SCET



Frappée au sceau de l'intérêt général, la SCET propose un management de projet qui vise un accompagnement sur mesure des maîtres d'ouvrage : les collectivités et leurs satellites, l'Etat et ses agences, ainsi que les opérateurs privés, tout en restant pleinement associée à l'univers de l'économie mixte.

La SCET se positionne sur toute la chaîne de l'ingénierie des projets de territoires et mobilise à cet effet une capacité étendue de conseil et d'expertises sur les grandes thématiques d'action publique : compétitivité territoriale, aménagement et projets urbains, tourisme, loisirs, culture, Immobilier, transition énergétique, ville intelligente et mobilités, transformation digitale...

Figure de proue d'un archipel de filiales spécialistes des problématiques de développement territorial, elle anime un vaste Réseau d'entreprises publiques locales, de bailleurs sociaux et d'Etablissements publics avec lesquels elle capitalise les expertises et les méthodes afin de mieux servir les projets des acteurs de l'écosystème territorial.

Annexes

Annexe 1 : Les mobilités, un axe d'intervention stratégique pour la Banque des Territoires

Un positionnement historique, aujourd'hui réaffirmé

La Caisse des Dépôts : un rôle historique dans le financement des infrastructures de transport

La Caisse des Dépôts a joué historiquement un rôle dans l'équipement et l'aménagement du territoire : elle a contribué à financer les grands projets d'infrastructures (la quasi-totalité des lignes à grande vitesse, les aéroports, les projets de transports collectifs urbains et fluviaux, les infrastructures de transport faiblement intensives en carbone) puis à créer des opérateurs de services publics locaux de mobilité.

Ce « cœur de métier historique » de la Caisse des Dépôts sur le sujet des mobilités la positionne toujours sur la création, la modernisation et l'extension des terminaux – ports, aéroports, gare – et pôles d'échanges intermodaux type parking-relais. Aujourd'hui encore, la Caisse des Dépôts accompagne la conception et l'exploitation des infrastructures et des équipements de transport des collectivités, et participe à leur financement en fonds propres et quasi-fonds propres. Tous les types d'infrastructures, à caractère essentiel et à usage collectif, d'initiative publique ou privée, sont potentiellement concernées par ces investissements, la priorité étant donnée à ceux qui répondent à une double logique de renforcement de l'attractivité territoriale et de développement durable.

L'ADN de la Banque des Territoires conforte le positionnement du groupe sur les mobilités

En mai 2018, la Caisse des Dépôts lance la marque « Banque des Territoires », dont la mission est d'apporter le plus rapidement possible des solutions à ses clients, parmi lesquels les collectivités et des entreprises publiques locales, afin de mieux accompagner les territoires face aux grandes transitions qu'ils connaissent.

Elle accompagne les grands projets innovants sur tous les territoires et soutient les projets qui contribuent à organiser les indispensables interactions entre les métropoles, les villes moyennes et la ruralité, dans un objectif de favoriser la solidarité entre les territoires.

Une stratégie de la Banque des Territoires qui cible 4 enjeux de mobilité

La mobilité constitue la première et la plus tangible de ces interactions, c'est pourquoi la Banque des Territoires déploie une stratégie ambitieuse sur les mobilités autour de 4 enjeux :

L'accessibilité	L'amélioration des réseaux routiers et ferroviaires	La lutte contre la congestion automobile	L'impact sur le climat et la qualité de l'air
-----------------	---	--	---

La réponse à ces enjeux se traduit pour la Banque des Territoires dans une ambition globale, qui découle de son ADN et de son attachement à l'égalité territoriale : **permettre à chacun, en tout point du territoire, de pouvoir se déplacer en limitant son impact sur l'environnement.**

Pour accompagner les territoires sur ces enjeux, la Banque des Territoires a mis au point 4 axes stratégiques autour des mobilités :

Axes	Objectifs
AXE 1 Réinventer le financement des infrastructures de transport structurantes	Proposer des modèles de financement et de réalisation innovants et économes pour les nouveaux grands projets d'infrastructures de transport Proposer des financements adaptés aux projets de création, de modernisation et d'extension des terminaux (ports, aéroports, gares ferroviaires, gares routières) et pôles d'échanges intermodaux (parking-relais, plateformes logistiques...) Proposer des financements plus soutenables et plus efficaces pour l'entretien et la modernisation des réseaux routiers et ferroviaires (interurbains, urbains, ruraux)
AXE 2 Permettre l'évolution vers des mobilités du quotidien plus intelligentes et plus durables	Financer le déploiement de solutions innovantes de mobilité du quotidien : plus connectées, intermodales, propres et solidaires Faire émerger une logistique urbaine intelligente et durable (notamment avec La Poste) Faciliter le financement des premiers déploiements de flottes de véhicules autonomes Faciliter le financement des investissements des Régions dans le matériel roulant ferroviaire (TER, TET)

AXE 3

Accélérer la décarbonation / dépollution des transports : investir dans les flottes de matériel roulant propre et les infrastructures de recharge / avitaillement associées

Mobilité des personnes : renouveler les flottes d'autobus, autocars et véhicules de services par des véhicules à motorisation à faibles émissions

Mobilité des marchandises : accélérer le basculement de la filière logistique vers la mobilité GNV

Accélérer le déploiement de réseaux de bornes de recharge pour véhicules électriques (IRVE)

Permettre les premières expérimentations de la filière hydrogène dans les transports

AXE 4

Cohésion territoriale : porter une attention particulière au déploiement de solutions de mobilité innovantes dans tous les territoires

Villes moyennes : les services innovants de mobilité qui se développent dans les métropoles

Zones péri-urbaines : compléter à moindre coût les réseaux structurants pour favoriser l'utilisation des transports en commun pour l'accès à l'hypercentre

Territoires ruraux / peu denses : soutenir les alternatives accessibles et solidaires à l'autosolisme

Concrètement, la Banque des Territoires investit, finance et accompagne les projets mobilités des collectivités territoriales et des entreprises publiques locales. L'accompagnement en ingénierie amont (ex. études Action Cœur de Ville), la publication de guides méthodologiques, la diffusion d'informations par Localtis et Territoires Conseil et la participation des Directions Régionales aux cellules régionales d'appui France Mobilités viennent compléter l'accompagnement des territoires par la Banque des Territoires avec une attention particulière portée à la cohésion territoriale et aux territoires peu denses (ex. séminaire Territoires Conseil sur la prise de compétence mobilité pour les territoires peu denses / ruraux fin janvier 2020).

Ingénierie	Prêts	Investissement
64 cofinancements d'études engagés ou contractualisés à fin 2019 dans le cadre d'ACV	13,7 mds d'euros d'encours à fin janvier 2020, dont 10,2 mds pour des projets de mobilité durable	500 millions d'euros investis dans la mobilité

Annexe 2 : Panorama général, contexte et enjeux pour les collectivités locales

Un secteur structurant pour l'économie et l'aménagement du territoire en France

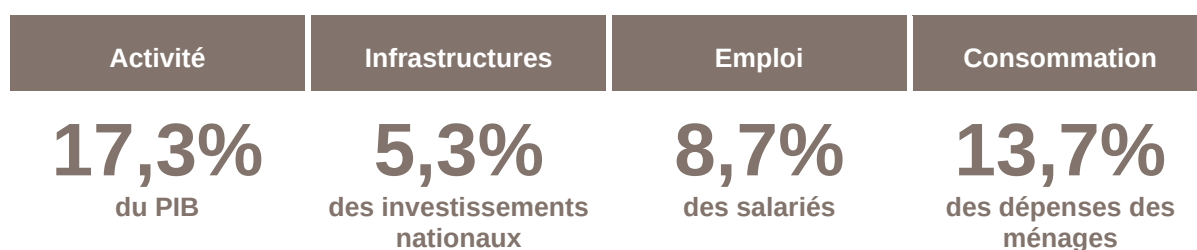
La réponse à des besoins croissants de mobilité sur tout le territoire

La circulation routière en France a augmenté de 36% depuis 1990, et le trafic passager ferroviaire de 29% depuis l'an 2000. Cette augmentation des déplacements résulte de tendances socio-démographiques de long terme :

La hausse de la distance domicile-travail et les phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation qui y sont associés

La hausse des déplacements hors domicile-travail, avec de plus nombreux déplacements à connotation loisirs et tourisme, mais également des déplacements familiaux liés au desserrement des ménages et à la hausse de la monoparentalité....

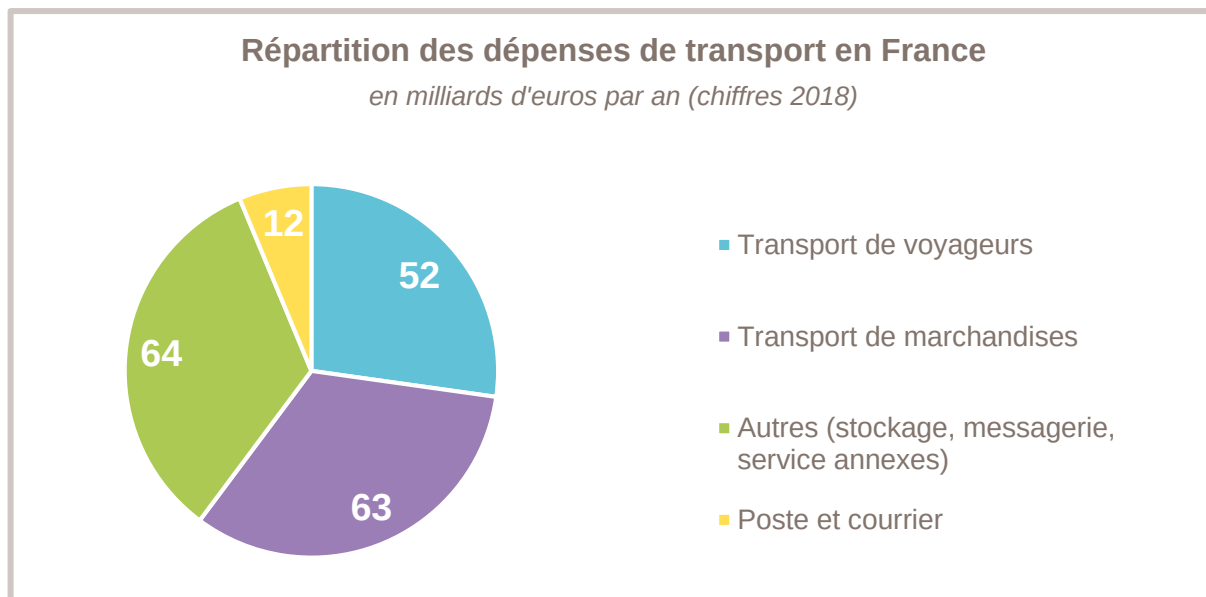
L'offre de mobilité augmente en conséquence, car elle doit absorber cette hausse des déplacements (Grand Paris Express, nouvelles lignes de train, contournements urbains)... C'est pourquoi la mobilité correspond aujourd'hui à un secteur clé de l'économie nationale.



Chiffres clés de la mobilité en France en 2018

Activité

La dépense totale de transport équivaut à 385 Md€/an soit 17,3% du PIB, et le secteur contribue à 8,7% du PIB (voir répartition des dépenses par secteur ci-dessous).

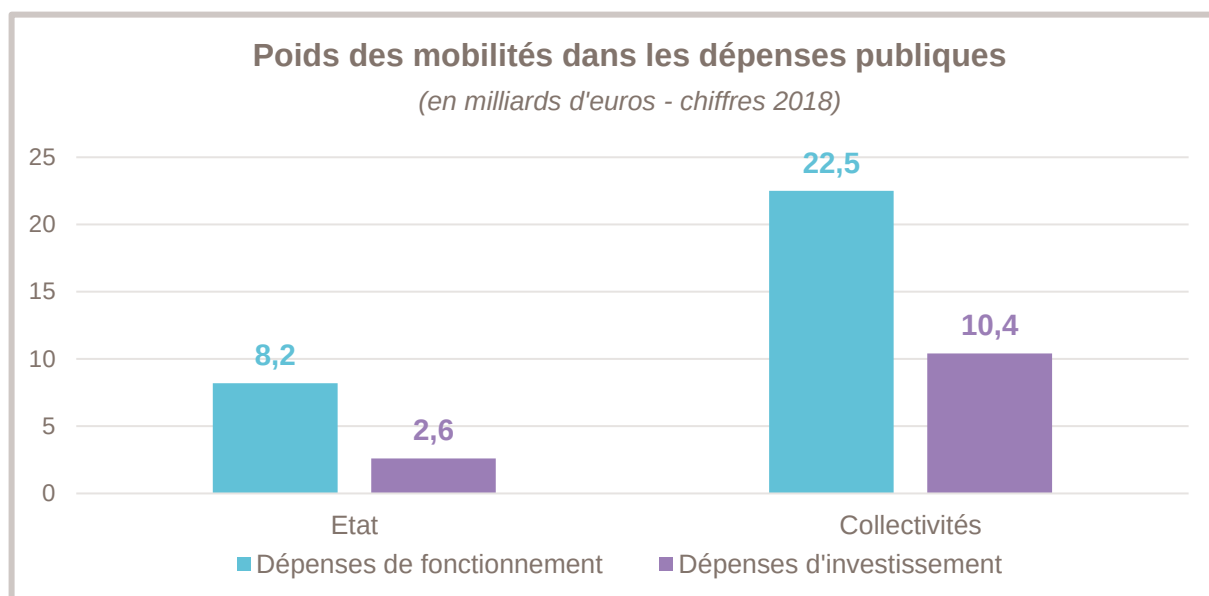


Infrastructures

Cette activité bénéficie d'infrastructures qui maillent le territoire en réseaux et en pôles d'échanges.

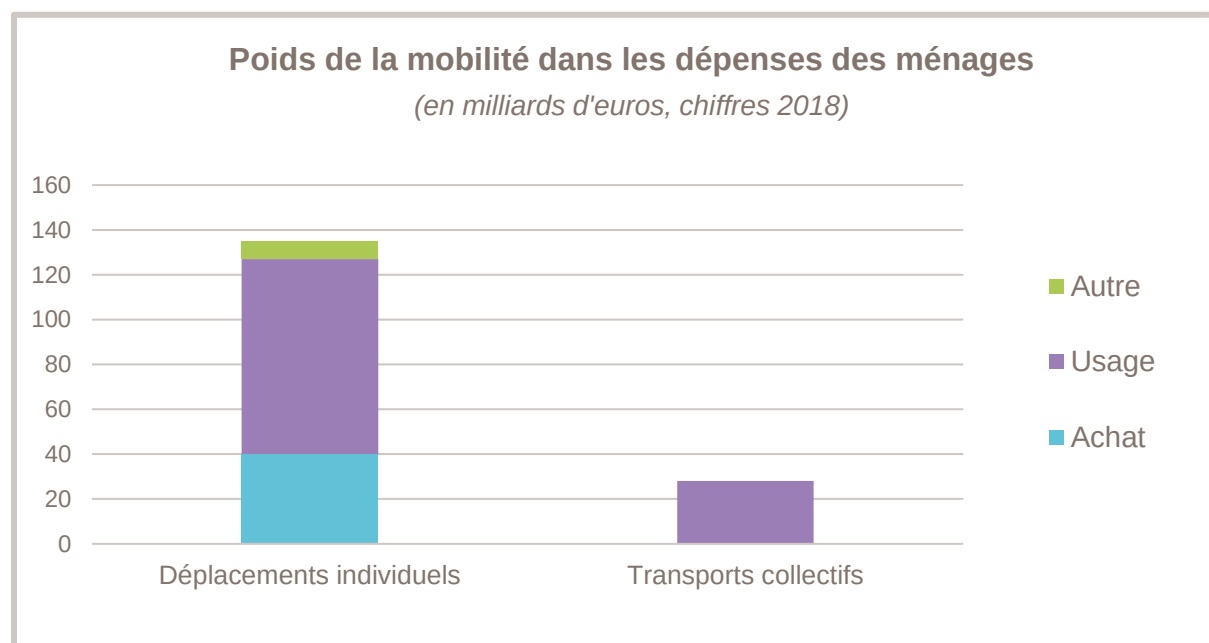
Routes	Voies ferrées	Transports urbains	Voies navigables
1,1 million de km	29 000 km de voies	1 200 km de voies (métro et tramway)	4 800 km de voies
Logistique	Gares	Aéroports	Ports maritimes
4 400 entrepôts et plateformes logistiques > 5 000 m²	3 000 gares	44 aéroports > 100 000 passagers par an	7 grands ports maritimes

L'entretien, la modernisation et le développement des infrastructures constituent toujours une part importante des dépenses publiques, tant en investissement qu'en fonctionnement. On note le fort engagement des collectivités dans le financement de la mobilité.



Consommation

Les dépenses de mobilités grèvent également le budget des ménages, avec un coût important de l'équipement automobile et une part significative de dépenses liées à l'usage d'un véhicule personnel (en plus de son achat). Face à ce coût pour les ménages, le développement d'une offre de transports en commun prend tout son sens.

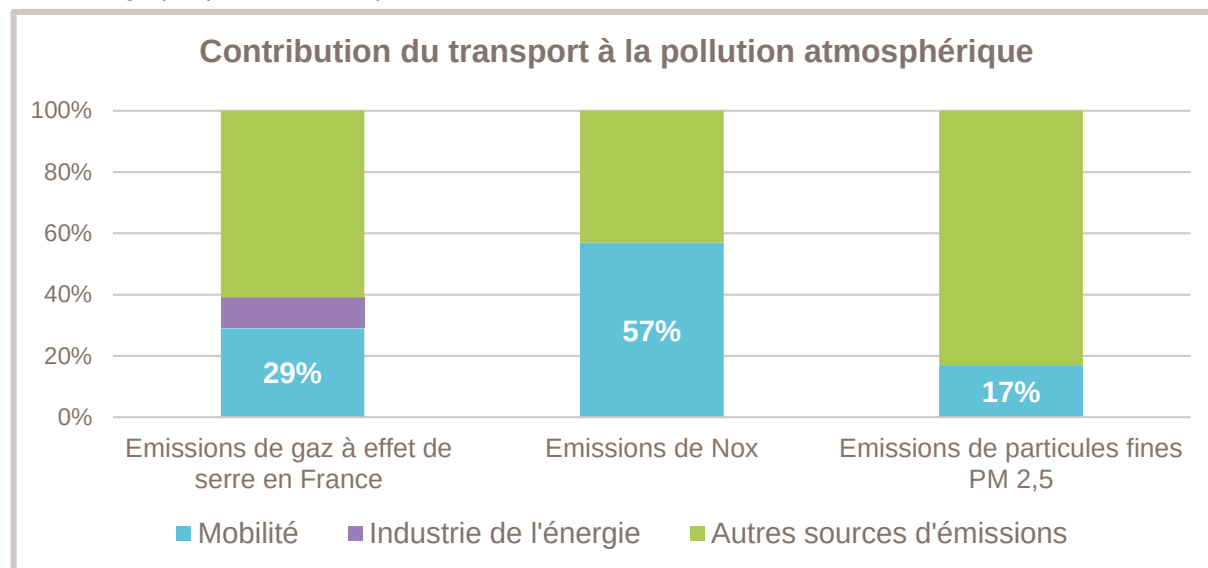


La mobilité, un secteur qui génère des externalités négatives

Cette hausse des déplacements génère de nombreuses nuisances :

Les atteintes à l'environnement

- En raison de l'empreinte carbone et des émissions de rejets polluants des véhicules (voir graphique ci-dessous)



- Par ailleurs, les besoins croissants de mobilité conduisent à consommer de l'espace qu'il faut artificialiser pour les réseaux et infrastructures. Dans le cas des infrastructures les plus lourdes, l'augmentation de l'offre de mobilité peut générer la rupture des continuités écologiques. De ce fait le développement de la mobilité présente le risque de rentrer en contradiction avec les objectifs de préservation des sols et de la biodiversité.

L'insécurité routière

- On observe toujours un grand nombre de décès sur la route, bien qu'en forte baisse grâce aux mesures de prévention routière (3500 morts en 2018, contre plus de 8 000 en 2000).

L'exposition au bruit

- Révélé par son absence inhabituelle lors du confinement, le bruit est une nuisance majeure générée par les transports routiers, aériens et autres modes lourds. Si la réglementation encadre cette nuisance dans les cas les plus intenses (à l'image des Plans d'exposition au bruit pour les aéroports), le bruit généré par les véhicules individuels est une cause probable de troubles sanitaires pour les populations les plus exposées et exerce en tous cas un impact négatif sur le cadre de vie.

Exemple des deux-roues motorisés : les motos peuvent émettre jusqu'à 100 décibels, soit plus de bruit qu'une tondeuse à gazon et presque autant qu'un marteau piqueur.

Des enjeux nationaux... mais de plus en plus locaux

On peut observer un changement de paradigme au niveau de l'Etat, qui dont le rôle évolue, de planificateur de grands projets d'infrastructures (autoroutes, ligne grande vitesse, aéroports) vers **une fonction davantage accompagnatrice** des projets locaux de mobilité, et encore plus récemment avec le choix de se recentrer sur les mobilités du quotidien (tramway, libre-service, mobilité rurale, nouveaux véhicules).

Au-delà de la question du retour ou de l'effacement du rôle planificateur de l'Etat en matière de transports, il reste une problématique prégnante : celle de l'égalité territoriale. En effet, la mobilité connaît **de forts contrastes territoriaux**, entre d'une part les métropoles, grandes agglomérations et d'autre part les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants (dont les communes Action Cœur de Ville), ainsi que les zones périphériques, industrielles (Territoires d'Industries) et rurales. Même si ces territoires moins denses font face à des situations et des enjeux différents, on observe un effet de seuil important en matière d'équipement et de financement selon que les agglomérations comptent plus ou moins de 100 000 habitants.

Enjeux dans les grandes aires urbaines

- **Des nuisances liées aux déplacements urbains** : congestion du trafic routier, pollution atmosphérique, (sur)exposition au bruit.
- **Un déficit d'accessibilité**

Centre – périphérie.

- L'accès au centre-ville depuis la périphérie se révèle difficile sans voiture individuelle lorsque cette périphérie est peu ou pas desservie, et pâtit de la saturation réelle ou ressentie de certains accès (nœud de congestion aux heures de pointe, restrictions de circulation...).
- L'accès à la périphérie pour des habitants du centre-ville moins motorisés.

Il existe en effet une présence non négligeable d'une population non motorisée, notamment dans les centres-villes : il peut s'agir de personnes âgées ou précaires, mais aussi de jeunes actifs ne passant pas le permis de conduire (60 % des 18-24 ans sont titulaires du permis de conduire en 2017, contre 65 % en 2013).

De périphérie à périphérie, en raison de la configuration « en étoile » de nombreux réseaux de transports urbains.

Enjeux dans les villes moyennes

- Leurs agglomérations, lorsqu'elles comptent entre 50 000 à 100 000 habitants, disposent de **ressources proportionnellement moindres** que les métropoles pour développer leurs projets de mobilité. En effet, le versement transport est calculé sur des taux inférieurs par rapport aux agglomérations plus grandes, ce qui génère un effet de seuil important selon la taille de l'agglomération (inférieure ou supérieure à 100 000 habitants).
- Dans le même temps, elles partagent avec les grandes agglomérations un certain nombre de difficultés, parfois même accrues : gare SNCF excentrée, centre-ville bipolaire, circulation motorisée et stationnement difficiles en centre ancien...

Enjeux dans les territoires peu denses

- Dans les zones périphériques, industrielles et rurales, on constate l'existence de véritables « zones blanches de mobilité », qui ne sont couvertes par aucune autorité organisatrice de mobilité. En l'absence d'alternatives à la voiture individuelle, l'automobile est le seul moyen possible de s'y déplacer. Il s'agit, ici, de mettre en place des alternatives à l'usage contraint de véhicules thermiques.
- Enfin, dans les territoires d'industrie, des problématiques spécifiques concernent la logistique : faiblesse des capacités portuaires (maritimes ou fluviales), dégradation, fermeture ou absence de desserte ferroviaire pour le fret, coût de l'entretien des ouvrages d'art routier de desserte locale pour les poids-lourds, difficile avitaillement des véhicules utilitaires à motorisation propre, recours à des véhicules polluants pour les flux logistiques des usines et des entrepôts.

Ces différents enjeux conduisent à un rôle accru des acteurs locaux face aux besoins et aux demandes en matière de mobilité.

1. L'offre de mobilité génère **des besoins en infrastructures** et donc **en investissement** dans l'optique de proposer aux urbains un espace public apaisé, des villes accessibles et circulables
2. Dans l'ensemble des territoires, les alternatives à la voiture individuelle ou au véhicule thermique doivent être développées, avec, lorsqu'il s'agit de solutions électriques, une problématique d'**équipement** et de **maillage territorial**.
3. Enfin les acteurs locaux se retrouvent en première ligne sur le front de la sensibilisation aux changements de comportements, ce qui suppose de disposer, au-delà des services publics proprement dit, d'un **panel de services et de solutions** adaptées au territoire et à ses usagers.

Contexte institutionnel : réforme territoriale et LOM

La réforme territoriale de 2014-2015

Suite aux lois MAPTAM et NOTRE de 2014-2015, les Régions ont désormais **une compétence stratégique en matière de transports de voyageurs et de marchandise**. Celle-ci s'exerce par la planification via le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), et par l'organisation du transport ferroviaire de personnes. La Région dispose de compétences renforcées en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires et routières, de ports de commerce, d'intermodalité, de services de mobilité et de mobilité hydrogène.

De ce fait, les Régions partagent aujourd'hui des enjeux clés qui entrent en résonnance avec le positionnement de la Banque des Territoires :

- 1.** La réinvention du financement des investissements (travaux neufs et entretiens) ;
- 2.** Le soutien aux mobilités plus intelligentes et plus intermodales ;
- 3.** La transition énergétique.

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) de 2019

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, a instauré de nouvelles priorités dans le champ du transport et des déplacements, qui impactent les EPL impliquées dans ce champ.

La LOM reconfigure le jeu d'acteurs

En premier lieu, les Régions sont consacrées comme **chefs de file de la mobilité**. Ce nouveau rôle répond en particulier à la dé-polarisation des fonctions territoriales (bassin de vie, bassin d'emploi, bassin d'activités etc.).

Un des objectifs de la LOM est de **mettre fin aux « zones blanches de mobilité »** (territoires où il n'existerait pas de solution alternative à la voiture auto-soliste), avec comme levier la mise en place, dès juillet 2021, d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire. Cette nouvelle structuration peut représenter un défi pour les communes et communautés de communes qui ne disposent ni de l'ingénierie locale, ni des outils d'exploitation de services de mobilité. Les territoires visés par ces dispositions devront donc arbitrer quelle échelle est la plus efficace pour agir sur la facilitation des mobilités et quelle posture ils souhaitent favoriser (animer, coordonner, faciliter, etc.)

La LOM **renforce les leviers de coordination des échelons** et ouvre la voie à des configurations localement différenciées: délégation de la compétence mobilité aux syndicats mixtes ouverts ou fermés, y compris aux Pôles d'Équilibre Territorial et Rural (PETR),

délégation de la compétence à la Région, voire reprise de la compétence ultérieurement sous conditions, identification du statut d'AOM de rang 2 qui permet de se voir déléguer tout ou partie de services de mobilité par l'AOM, création des comités des partenaires, ou encore contractualisation des coopérations via le contrat opérationnel de mobilité qui se veut à la fois une déclinaison du SRADDET et un outil de concertation locale.

Conséquences pour les EPL

Les EPL agissant dans le champ de la mobilité pourraient donc voir leur gouvernance évoluer, pour prendre en compte les intérêts de ces groupes d'acteurs élargis (syndicats, régions), qui se verraient alors reflétés au sein des instances : évolution de l'actionnariat et du reporting, nouvelle répartition de la capitalisation et des bénéfices ou évolution du statut des sociétés.

Les EPL pourraient également être impactées de façon opérationnelle : évolution des contrats de service (nouvelles offres de mobilité, modification du plan de service dont lignes et fréquences, nouveaux matériels roulants), ou implication renforcée des EPL au sein des instances de coordination (dont comité de partenaires).

Réinventer le financement de la mobilité

Le financement des transports en commun repose dans la grande majorité sur une structure de **prélèvement sur le contribuable et sur les employeurs**, avec une participation, en baisse constante depuis 1970, à hauteur de 15 à 30% de l'utilisateur (cas des transports en commun, hors métropole de Lyon).

Dans la perspective d'une mobilité plus attractive, plus durable, plus connectée et plus solidaire, **la soutenabilité de ce modèle économique est aujourd'hui remise en question** (voir travaux du Sénat, Délégation à la prospective "Vers une tarification à l'usage des mobilités ?", commission du mercredi 12 décembre 2018).

La LOM a expressément fléchi des montants d'investissements par l'Etat, détaillés par acteur, phasé dans le temps, et avec des objets de financement très clairement identifiés (par exemple : réalisation de voies cyclables le long des chemins de halage, franchissements ferroviaires en modes doux, résolution des nœuds ferroviaires, développement de réseaux ferroviaires métropolitains, etc.). Toutefois, le projet de loi a fait l'objet de débats sur la mobilisation de financements permettant l'exploitation des services de mobilité, qui n'y sont, eux, pas identifiés mais renvoyés à la loi de finances.

La LOM a fait évoluer à la marge les modalités du Versement Mobilité (anciennement Versement Transport) collecté auprès des employeurs, mais ces dispositions ne modifieront pas conséquemment les recettes collectées par ce canal. Plusieurs dispositions ont été discutées et abandonnées, dont le péage urbain, la vignette, la taxe poids-lourds.

Conséquences pour les EPL

Les EPL tiennent un rôle important dans la capacité à innover, que ce soit dans la réduction des charges liées à l'opération des services de mobilité, ou dans la capacité à générer de nouvelles recettes afin de pérenniser la qualité de service. En piste de réponse, les EPL pourraient d'une part se saisir des outils tels que le Service Numérique Multimodal pour réinventer une tarification à l'usage et pour assurer une convergence des services avec économies d'échelles à la clé, ou bien encore miser sur les investissements dans les énergies alternatives pour trouver un relais d'équilibre économique.

Décarboner les mobilités

Les territoires déploient des bouquets de services à la mobilité, d'initiative privé, publique ou mixtes, au regard de **la prise de conscience que le transport en commun ne peut plus être l'unique alternative au véhicule auto-soliste**.

La LOM confirme cette tendance et affiche des objectifs sans équivoque : tripler la part modale du vélo, doubler la part modale ferroviaire en pôles métropolitains, multiplier par 5 d'ici 2022 les points de recharge de véhicules électriques, interdire la vente des véhicules thermiques en 2040. Ces ambitions sont alignées sur la stratégie nationale bas carbone et le plan climat.

L'accompagnement de cette transition est concrétisé entre autres par la dynamique France Mobilité, pour laquelle la Banque des Territoires est impliquée au sein des cellules locales. D'autres formes de soutiens sont également déployées : les appels à projets (nationaux, régionaux ou locaux) sont fréquents et largement ouverts aux solutions d'innovation, les programmes de Certificats d'Economie d'Energie proposent de nouvelles formes de partenariat, l'identification d'initiatives émergentes par l'incubation ou la labellisation aident à stabiliser des solutions commerciales.

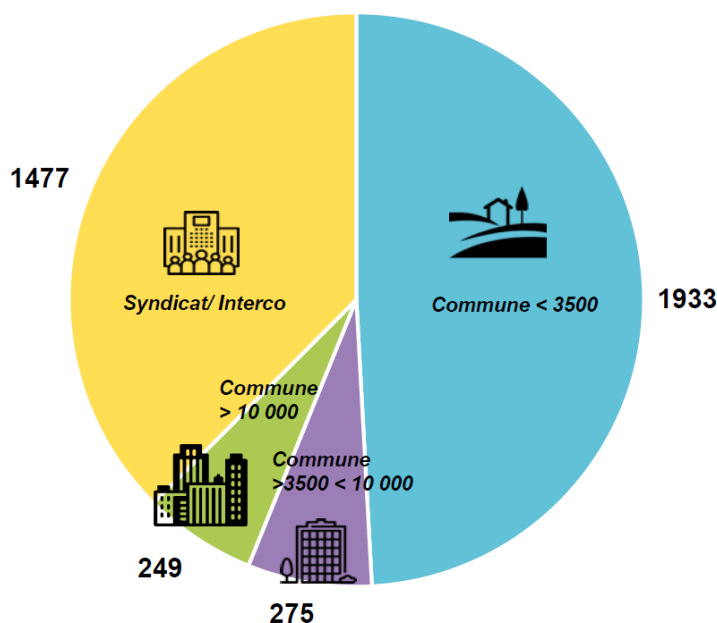
Conséquences pour les EPL

Les EPL sont attendues comme activateurs de cette transition, en capacité de proposer des solutions techniques ou des nouvelles collaborations efficaces, de mobiliser les acteurs pour atteindre les objectifs nationaux et locaux, pour mobiliser et aiguiller les décideurs face à l'urgence et l'ampleur du défi à relever.

Focus sur les projets mobilités du bloc communal

Dans le cadre de la réforme territoriale de 2014-2015, de nombreuses collectivités mettent en place des projets mobilité pour faire face aux enjeux de leurs territoires.

3934 Collectivités auraient un projet Mobilité d'ici 2022*



Enquête client
Education & Mobilité,
avril 2019

Ces chiffres traduisent une forte mobilisation du bloc local, en particulier pour les territoires peu denses (communes de moins de 3 500 habitants).

- Les communes répondantes ont, dans leur majorité, des projets en matière d'entretien des réseaux routiers et ferroviaires secondaires (y compris ouvrages d'arts), de solutions innovantes de mobilité du quotidien, et dans une moindre mesure de logistique urbaine, intelligente et durable. On note également une place significative des projets liés aux parkings et au stationnement.
- Les groupements de communes se positionnent également sur ces projets, mais en étudient également dans les domaines des terminaux (ports, aéroports, gares) et pôles d'échanges intermodaux, des flottes d'autobus, d'autocars et de véhicules de service à motorisation propre, ainsi que dans la mobilité GNV. Ils sont également plus nombreux que les communes à envisager des projets de services innovants de covoiturage ou d'autopartage.

Enjeux territoriaux pour demain : le déploiement de solutions innovantes, adaptées à chaque strate de territoire

Face aux enjeux cités plus hauts, des solutions innovantes ont été développées par les territoires, en fonction de leurs moyens et des infrastructures existantes.

La mobilité des personnes

La tendance de fond sur les différentes strates de territoire est l'émergence des services de mobilité en alternative à la possession de moyens de déplacement individuels. Cette tendance est accentuée par le fait que les services s'adaptent plus facilement à la diversité des publics que le "produit" voiture / véhicule personnel. Mais recourir à un service plutôt qu'à un produit pour ses besoins de mobilité suppose aussi **un autre rapport à la voiture**. Celui-ci évolue rapidement : de moins en moins de jeunes ont le permis, l'achat de la 1ère voiture neuve s'effectue de plus en plus tard, à 54 ans, en hausse d'1 an par an. Même si la production et la commercialisation de véhicules individuels reste à des niveaux élevés, même si les taux de motorisation continuent de croître en dehors des plus grandes agglomérations, on observe tout de même l'émergence d'un découplage entre la possession et l'usage. L'attrait pour la voiture semble basculer d'un modèle possessif vers un modèle serviciel : cette évolution est à conforter en agissant sur les comportements et les représentations.

Mobilité partagée : services d'auto-partage et de covoiturage

Le covoiturage consiste dans le partage d'un véhicule par plusieurs usagers sur des trajets occasionnels (Blablacar) ou quotidiens (Ecov, Klaxit...). L'autopartage consiste quant à lui dans l'accès à des véhicules en libre-service (Citiz, Totem mobi, Cityscoot...).

L'autopartage en dehors des plus grandes agglomérations nécessite plusieurs conditions de réussite :

- **la densité** : disposer de suffisamment d'utilisateurs et de suffisamment de services de proximité pour que les utilisateurs n'aient pas en permanence besoin d'une voiture ;
- **la prise en compte de l'existence d'offres alternatives** : en particulier pour déplacements pendulaires, réduire les possibilités de stationnement pour que le motif de recours à l'autopartage ne soit pas seulement économique mais aussi "pratique" ;
- à moins de 100 000 habitants : mutualiser **la gestion à l'échelle régionale** au moins en ne gardant à l'échelle locale que ce qui ne peut être délocalisé (nettoyage des véhicules, recueil des pièces justificatives, délivrance des cartes d'accès....) ;
- **une garantie de recettes** des collectivités locales (engagement d'utilisation) proportionnelle à la taille de la ville ;
- la mise en autopartage des véhicules sous-utilisés (assos, CCAS) des collectivités ;
- inclure l'autopartage dans les projets innovants de type éco-quartier

Quant au covoiturage, il nécessite une régularité de déplacements hebdomadaire et une certaine confiance inter-usagers, raisons pour lesquelles il est souvent plus efficace à l'échelle d'une entreprise. Pour être dynamique (ie covoiturage instantané, pas besoin de s'organiser à l'avance) le covoiturage nécessite d'être davantage intelligent : il lui faut un système d'information utilisant la géolocalisation des smartphones par exemple, afin de mettre en relation automatiquement les conducteurs et les passagers dont les trajets sont compatibles.

Exemple de service	Lieu de déploiement	Atouts
Cmabulle	Couronne périurbaine de la métropole de Lille	Service de partage de conduites (VDF) : des parents s'organisent entre eux pour assurer en voiture, en TC ou à pied les trajets scolaires et extra-scolaires de leurs enfants dans certaines communes périurbaines de la métropole de Lille.

La Mobility as a Service (MaaS) adaptée à la mobilité courante pour les villes moyennes

La MaaS consiste en l'offre d'un service intégré, complet et simple aux usagers. Concrètement, il peut s'agir de la création d'applications qui permettraient, en une seule interface, de suivre les bus en temps réel, gérer l'intermodalité, favoriser le covoiturage et permettre le règlement via smartphone

Exemple de service	Lieu de déploiement	Atouts
Mobility CarSharing	Villes suisses	• Réservation possible en permanence via internet ou tél jusqu'au dernier moment • Offre articulée avec les autres modes de transport (billet unique pour tous les modes, flottes présentes au niveau des gares) • Collaboration avec services publics et autres acteurs du transport
Cityway (filiale du groupe Transdev)		Développement d'une solution MaaS déployée à Saint-Etienne et à Mulhouse (SOLEA). Solution MaaS – Approche sur 5 volets : • Informer : multimodal & intermodal, calculateur d'itinéraire temps réel et prédictif • Réserver : nouveaux modes partagés, Transport à la demande, 1^{er}-dernier km, covoiturage • Vendre : Compte mobilité, MTicketing • Optimiser : optimisation de systèmes de transport, analyse des usages Data : bases de données mobilité complètes, fiables et enrichies

La MaaS peut être adaptée et spécialisée pour s'adresser à des personnes en insertion.

Exemple de service	Lieu de déploiement	Atouts
Ehop	Bretagne	S'appuie sur une base de données de covoitureurs solidaires et/ou réguliers sur du domicile-travail prêts à aider une personne en panne de mobilité pour une journée ou plusieurs semaines (durée d'un contrat ou d'une formation). C'est donc une solution peu coûteuse, garantie, pour des publics en "besoin de mobilité".
RidyGo	Antibes	Le covoiturage pour aider à accéder à l'emploi. Scity.coop développe le service RidyGo où on a la possibilité de "payer son covoit" avec des chèques covoiturage. En plus, une partie des revenus générés par RidyGo sont reversés en crédits gratuits pour des publics précaires.
MObiPa	Zones peu denses	Augmenter les services existants pour couvrir les besoins des publics fragiles. Ce programme de recherche-action porte sur "l'augmentation" des services numériques existants (de covoiturage et de taxi partagé) pour couvrir les besoins des publics fragiles, particulièrement les personnes âgées. Une collaboration entre Covivo (acteur privé) et une université.

Matériel roulant propre et silencieux

Il est aisé de constater **une nette prépondérance pour les bus diesel / essence** dans le matériel roulant des villes, dont le nombre continue de croître, passant de 87 700 bus en 2010 à 95 600 en 2017.

Les technologies « propres » hors Euro 6 restent très minoritaires. On peut observer toutefois une hausse importante du GNV et de l'électrique, et **une hausse très importante pour l'hybride**, tandis que les autres motorisations sont en perte de vitesse.

La loi pour la transition énergétique et la croissance verte (loi TECV) du 12 janvier 2017 est venue encadrer les modalités d'acquisition des bus par les Collectivités. Lors du renouvellement de leurs parcs, celles-ci devront, dès 2020, s'orienter vers des véhicules à basse émission.

Elles auront pour cela le choix entre plusieurs types de motorisation : électrique, hybride, hydrogène mais aussi plus traditionnellement des véhicules diesels « Euro 6 ». Les catégories et contraintes varient en fonction du type de véhicule ainsi que de la nature et taille des collectivités (les collectivités disposant de moins de 20 bus sont dispensées, par exemple).

La méconnaissance des **coûts** associés à chaque technologie et, plus globalement, le **choix du type de motorisation** le plus adapté, est un élément central du discours des Autorités Organisatrices de Mobilité de taille moyenne. Cette méconnaissance constitue l'un des principaux freins au verdissement des flottes et appelle un accompagnement « pédagogique » des collectivités pour le lever.

A l'heure actuelle, ce dernier est surtout fourni par les exploitants (concessionnaires ou titulaires de marchés) lorsqu'ils existent, au titre de leur rôle de conseil. Cela ne garantit toutefois pas un conseil objectif et éclairé.

Le stationnement

L'adaptation de l'offre de stationnement aux différentes strates de territoire implique, au-delà de l'accroissement des capacités des parkings et de l'optimisation de l'utilisation des places existantes, la création de modèles de stationnement intelligent. Dans une stratégie de *smart city*, ces modèles peuvent inclure divers équipements et services :

- horodateurs connectés et multifonctions, pour certains avec fonction multiservices (pilotage des systèmes de recharge des véhicules électriques, mesure de pollution de l'air, lien avec commerce de proximité...)
- applications de paiement, avec ou sans préinscription
- applications de guidage vers des places libres, en surface et en souterrain, d'information sur la tarification associée...

La logistique

Le passage ou l'arrivée des marchandises en ville pose de nombreux défis aux acteurs locaux qui doivent réguler ce flux tout en répondant aux besoins des opérateurs économiques du territoire. Il leur est aujourd'hui possible d'agir :

- sur la logistique interurbaine, par le soutien aux motorisations moins polluantes (GNL) ou en facilitant le report modal vers le rail ou le fluvial ;
- sur la logistique urbaine, par l'incitation à s'appuyer sur une logistique du dernier kilomètre optimisée (centre de distribution urbaine, massification des flux...) et plus propre (modes doux, électrique) et/ou par le soutien apporté aux motorisations moins polluantes (GNV).

Annexe 3 : Focus sur les enjeux Action Cœur de Ville et Territoires d'Industrie

Enjeux de la mobilité pour les villes moyennes

Des problèmes aux solutions

Problèmes rencontrés	Problème pour	Pistes de solutions
Etat de l'espace public ouvert du centre-ville dégradé / peu attractif	  	Rénover l'espace public ouvert
Transports en commun desservant le centre-ville bruyants et polluants	  	Déployer des matériels roulants propres et silencieux
Centre-ville congestionné du fait notamment du trafic de véhicules de livraison	 	Optimiser les livraisons en centre-ville avec un CDU
Accès au centre-ville difficile depuis la périphérie, notamment sans voiture individuelle	 	Information voyageur temps-réel et billettique
Accès à la périphérie difficile pour les habitants du centre-ville piéton sans véhicule individuel		Services de mobilité partagée
- Gare SNCF excentrée - Centre-ville « bipolaire »	  	Navettes autonomes
Stationnement difficile ou interdit en centre-ville historique / piéton	  	- Capacités de parking suppl. - Utilisation optimale des places de stationnement existantes



 *Chalands / commerces*
 *Résidents de centre-ville*
 *Actifs / entreprises*

**Cœur de ville
+ attractif**

**Cœur de Ville
+ accessible /
+ connecté**

Enjeux de la mobilité pour les territoires d'industrie

Des problèmes aux solutions

Problèmes rencontrés	Problème pour	Pistes de solutions
Desserte aérienne limitée ou inexistence pour les voyageurs d'affaires		Développement d'un aéroport de desserte régionale en DSP (+ <u>SEMOP</u>) ou marché de partenariat
Absence d'alternative à la voiture individuelle pour les personnels		- Bus : info trafic temps réel, billettique dématérialisée - Service de covoiturage organisé au niveau entreprise / inter-entreprises - Service de vélos à assistance électrique en libre-service - Service de navette autonome / robots-taxis à la demande - Portail <u>MaaS</u> multimodal entreprise / inter-entreprises
Capacité portuaire maritime ou fluviale limitée		- Financement de travaux d'extension / modernisation par le <u>Mobi Prêt</u> - Extension/modernisation des infrastructures portuaires en concession / DSP (+ <u>SEMOP</u>)
Ligne ferroviaire fret de desserte (UIC 7 à 9) dégradée, fermée ou absente		- Financement de travaux de régénération par le <u>Mobi Prêt</u> - Construction / régénération de ligne ferroviaire fret en marché de partenariat
Ouvrage d'art routier de desserte locale poids-lourds nécessitant un entretien important		- Financement de travaux de rénovation par le <u>Mobi Prêt</u> - Entretien de route et/ou ouvrage d'art en marché de partenariat
Difficulté d'avitaillement des véhicules utilitaires à motorisation propre		Implantation d'une station-service GNV ou H2 d'initiative privée, si possible concomitante au déploiement d'une flotte captive locale
Nécessité de décarboner / dépolluer les flux logistiques d'une usine / un entrepôt		Déploiement de matériel roulant GNV (poids lourds), électrique ou hydrogène (VUL) financé en mode locatif

 *Visiteurs*
 *Personnels*
 *Transport marchandises*





BANQUE des
TERRITOIRES



banquedesterritoires.fr



@BanqueDesTerr