

NOUVELLES
SOLUTIONS
DE MOBILITÉ DANS
LES ESPACES
DE FAIBLE DENSITÉ :
UNE PRIORITÉ
DES PROCHAINS
MANDATS LOCAUX



SOMMAIRE

4 ÉDITOS

8 AVANT-PROPOS

LES ESPACES DE FAIBLE DENSITÉ FACE AU DÉFI DE LA MOBILITÉ

- 14 Un cadre législatif révisé pour une nouvelle gouvernance des mobilités
- 20 La dé-densification des ressorts territoriaux des AOM

PARTIE 1 22

CONSTRUIRE UNE OFFRE DE MOBILITÉ EN MILIEU RURAL ET PÉRIURBAIN : REPÈRES ET PISTES DE RÉFLEXION

- 24 Explorer les pistes d'actions et les adapter aux spécificités territoriales
- 28 Connecter les bassins de vie peu denses aux espaces urbains agglomérés
- 30 Comprendre les atouts de l'expérimentation
- 33 Identifier et déployer les ressources utiles pour monter en compétence
- 35 Financer les solutions de mobilité dans les espaces peu denses

40

PARTIE 2

COOPÉRATIONS INTERMODALES ET NOUVELLE CONTRACTUALISATION TERRITORIALE

- 43 Instaurer un dialogue territorial opérationnel ou comment rendre l'intermodalité concrète
- 50 Organiser les modalités d'une nouvelle coopération territoriale

64

PERSPECTIVES

VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

66

**RECUEIL
D'EXPÉRIENCES**

98

**QUESTIONS-
RÉPONSES
JURIDIQUES
SUR LA LOM**

Avertissement :

Ce document s'appuie sur une enquête de terrain conduite en 2019 auprès d'une cinquantaine d'acteurs et décideurs publics dans le domaine de la gestion des mobilités.

Nous reproduisons ici, de manière anonyme, les propos recueillis dans le cadre de ces investigations. Ils figurent sous forme de verbatim dans le corpus de la publication.

ÉDITOS



PAR

Jean-Luc Rigaut,
*Président de l'AdCF
– Intercommunalités
de France*

En 2020, plus de 900 communautés de communes ont un rendez-vous à ne pas manquer : se saisir d'une responsabilité majeure pour la cohésion et le développement de nos territoires, l'organisation de la mobilité. Elles peuvent rejoindre ainsi les 300 intercommunalités qui sont déjà compétentes dans ce domaine avec l'objectif d'aboutir, au 1^{er} juillet 2021, à la couverture intégrale du territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM). À défaut, la compétence d'organisation de la mobilité sera dévolue à la région. Programmée par la loi d'orientation des mobilités (LOM), cette nouvelle donne institutionnelle pose un défi : la construction d'offres globales de solutions de mobilité à l'échelle de nos bassins de vie et d'emploi.

Active dans le cadre des assises nationales de la mobilité et mobilisée tout au long du débat parlementaire, l'AdCF – Intercommunalités de France est à la disposition de ses adhérents pour décrypter les nouvelles dispositions de la LOM. Cette loi propose une palette de solutions de mobilité à la disposition des intercommunalités et des régions en prenant en compte la diversité des situations territoriales, notamment dans les espaces de faible densité. Les très nombreuses initiatives et projets recensés par la plateforme France Mobilités démontrent un engouement inédit des pouvoirs publics locaux : les intercommunalités de France sont prêtes à s'engager pour offrir des nouvelles solutions dans les territoires. Cette publication vise à capitaliser des initiatives et des réflexions stratégiques portées par certaines d'entre-elles dans les espaces de faible densité, où les habitants et actifs sont davantage exposés à la dépendance automobile et donc à la précarité énergétique. Ce document a été réalisé avant la crise sanitaire que l'Europe traverse avec la pandémie de Covid-19, provoquée par le coronavirus SARS-CoV-2. L'avenir dira si cette crise mondiale, totalement inédite, va ou non transformer nos modes de production, de consommation, d'habitat et de déplacement.

Avec son partenaire Transdev, l'AdCF continue d'explorer des projets et coopérations territoriales pour l'organisation de la mobilité du quotidien. Le document que vous avez entre les mains est le fruit d'un travail intense d'investigation, dans le prolongement de celui mené en 2015 sur les stratégies intermodales de déplacements. Il constitue un guide exploratoire sur les futurs cadres de gouvernance et de la coopération dans le champ des mobilités. Ce travail met en exergue l'enjeu d'une mobilisation des ressources humaines afin d'assumer au mieux les nouvelles responsabilités des intercommunalités pour mettre en œuvre des politiques globales d'organisation des mobilités.

L'AdCF suivra aussi, en lien avec Régions de France et le Gart, la mise à l'agenda des contrats opérationnels de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité, nouveau cadre contractuel de l'intermodalité qu'elle a appelé de ses vœux. Chaque région avancera à son rythme, certaines ayant déjà initié des réalisations dans le domaine des coopérations tarifaires. On peut espérer que ce dialogue territorial sera suffisamment opérationnel et concret pour construire de vraies solutions dans les territoires. Pour notre association, cette contractualisation doit s'inscrire dans un contrat territorial global à l'échelle de chaque intercommunalité.



 **PAR**
Thierry Mallet,
*Président directeur
général de Transdev*

2018 et 2019 resteront des années marquées par la mobilité des Français dans les territoires. Elles ont accentué le lien existant entre mobilité et nombre de problématiques sociales, économiques ou territoriales.

Tout d'abord, la réforme ferroviaire de 2018 a mis en lumière l'enjeu de redynamisation du transport ferroviaire, apprécié dans nos territoires. Loin d'en donner une vision monomodale, l'enjeu était d'intégrer le ferroviaire dans une dimension intermodale et renforcer sa fonctionnalité de colonne vertébrale des mobilités dans les territoires.

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée par le Parlement le 19 novembre 2019, s'inscrit dans le prolongement de cette réforme ferroviaire avec la volonté de travailler les mobilités du quotidien aux bonnes échelles et faire que les différents modes se complètent afin de répondre aux enjeux de fractures sociales et territoriales. La dépendance à l'automobile, qui atteint plus de 80%¹ dans les espaces de faible densité, ne doit plus être subie.

Aller vers une meilleure coordination des mobilités, encourager les leviers de l'intermodalité pour apporter des solutions, sont les impulsions que nous défendons dans le cadre de notre partenariat avec l'AdCF. Nous poursuivons le travail d'analyse des mobilités et des politiques de déplacements intermodaux initié en juillet 2016² en proposant une nouvelle lecture enrichie par deux ambitions du texte de la LOM : d'une part la couverture intégrale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité de proximité pour un exercice de la compétence mobilité à l'échelle la plus pertinente et d'autre part la volonté d'organiser sur des bassins d'usages, une coopération étroite entre les collectivités.

¹ *Les mobilités des Français dans les régions françaises*, enquête Transdev-Ipsos-Régions de France, juillet 2019

² *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne – Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale*, étude AdCF-Transdev, juillet 2016

ÉDITOS

La LOM propose divers outils destinés aux collectivités, dont elles peuvent se saisir librement pour les transformer en solutions adaptées à leurs territoires. Nos travaux s'inscrivent dans cette logique en se présentant comme un recueil d'inspiration. Les initiatives locales de solutions de mobilités sont déjà nombreuses et d'une grande richesse. Elles démontrent une volonté d'agir souvent dans un élan de solidarité, d'inclusion et dans une logique de coopération. En partant de l'existant, la finalité est d'éclairer sur les instruments de la loi et leur mise en musique afin que partout sur le territoire national puissent fleurir des offres de mobilités harmonieusement combinées répondant aux besoins des citoyens et aux exigences environnementales.

Nous sommes convaincus que l'alliance territoriale des mobilités du quotidien est un levier essentiel. Cette étude nous rend résolument optimistes car les territoires sont en mouvement.

En 2020, s'ouvre une nouvelle ère de la mobilité, une ère où il n'est plus question d'opposer urbain et rural et la voiture aux autres modes, une ère de réhabilitation des anciens modes tout en les associant aux innovations, une ère de complémentarité modale et territoriale. Durabilité, proximité, intégration, coopération, engagement : ce guide exploratoire laisse entrevoir des perspectives stimulantes, prometteuses pour l'avenir et interroge le développement et la cohésion de nos territoires à l'heure d'un nouvel acte de décentralisation.

Nous avons écrit ces lignes avant la crise sanitaire Covid-19. Cette crise bouleversera certainement notre rapport à la mobilité, amènera des questionnements et laissera des impacts multisectoriels.

Ensemble, nous nous engageons clairement vers une nouvelle ère où plus que jamais les questions de mobilités quelles qu'elles soient, seront au cœur de la vie quotidienne des Français.



AVANT- PROPOS

LES ESPACES DE FAIBLE DENSITÉ
FACE AU DÉFI DE LA MOBILITÉ

65 % des Français estiment que la capacité à se déplacer facilement, c'est-à-dire de manière fluide et grâce à des services rapides et accessibles, est une condition indispensable de la qualité de vie au quotidien (Laboratoire de la Mobilité Inclusive, décembre 2016).

77 % des Français vivant dans des communes rurales considèrent que les moyens de transport n'y sont pas assez développés et près d'un quart des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation, faute de moyens pour se déplacer (Laboratoire de la Mobilité Inclusive, décembre 2016).

La mobilité est la matrice déterminant l'accès à de nombreux droits et est une des clés de l'autonomie et de l'émancipation des individus. Pour autant, les habitants ne sont pas égaux face à la mobilité. Agir sur les mobilités du quotidien, c'est penser en trois dimensions pour appréhender : les mobilités professionnelles, les mobilités résidentielles, et les mobilités domicile-travail-études.

La mobilité quotidienne vers les lieux d'emploi pose des défis territoriaux, environnementaux et sociaux. Ces trajets domicile – travail restent les plus structurants pour la mobilité du quotidien. Ils sont le maillon fort de la chaîne des déplacements (scolaire, commerce, sport, culture...) effectués, pour 7 Français sur 10, en véhicule automobile¹.

¹ Insee, *Sept salariés sur dix vont travailler en voiture*, Insee Focus, n° 143, 13/02/2019 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3714237>



Les Français consacrent en moyenne 1h10 par jour pour leurs déplacements domicile-travail.

Enquête IPSOS-Transdev-Régions de France, 2019

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE MARQUÉE DANS LES ESPACES PEU DENSES ET UNE INTERDÉPENDANCE CROISSANTE DES ESPACES URBAINS, PÉRIURBAINS ET RURAUX

Au 1^{er} janvier 2017, 66 524 000 habitants vivaient en France hors Mayotte, soit une croissance moyenne de 0,5 % par an depuis dix ans. Selon les récentes statistiques de l'Insee, « la population augmente plus vite dans les communes peu denses notamment celles situées dans la périphérie des principales villes, témoignant ainsi de la poursuite de l'étalement urbain. Les communes densément peuplées connaissent une nette progression de leur densité liée à un excédent des naissances sur les décès. Les communes peu denses attirent de nouveaux habitants, cette attractivité se diffuse sur des territoires de plus en plus éloignés. La croissance des espaces de faible densité concerne 80 % des départements »¹.

Le rapport 2016 de l'observatoire des territoires du CGET, « *Emploi et territoires* »² permet de comprendre, cartes et chiffres à l'appui, comment les marchés locaux du travail sont façonnés par les flux des actifs au quotidien avec de fortes disparités spatiales des temps d'accès au lieu d'emploi³... Toutefois, à l'échelle nationale, « on observe une tendance à la réduction des disparités des temps de trajet entre les différents types d'espaces, sous l'effet d'une double dynamique : une stagnation – voire une baisse – des temps moyens

dans l'espace des grandes aires urbaines, et une augmentation dans les petites villes et dans des espaces périurbains situés de plus en plus loin des pôles économiques. Ces conclusions invitent à observer l'évolution de la direction des déplacements domicile-travail. L'augmentation généralisée et l'homogénéisation des temps de trajet sont en effet liées à l'interdépendance croissante des différents types d'espaces, révélant une extension spatiale des marchés locaux du travail autour des pôles », indique le CGET.

¹ Insee, *Une croissance démographique marquée dans les espaces peu denses*, Insee Focus, n° 177, 30/12/2019 https://www.insee.fr/fr/statistiques/4267787?pk_campaign=avis-parution

² Commissariat général à l'égalité des territoires, « *Emploi et territoires* » - Rapport de l'Observatoire des territoires 2016, janvier 2017 <https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/emploi-et-territoires-rapport-de-l-observatoire-des-territoires-2016>

³ À partir des données de l'Insee, les travaux du CGET montrent que si les temps de trajet domicile-travail sont fortement différenciés selon les catégories d'actifs, ils le sont également selon le lieu de résidence de ces derniers. En effet, le mouvement de périurbanisation, qui conduit un nombre croissant d'actifs occupant des emplois situés dans les pôles urbains à déménager en grande périphérie de ceux-ci, a un impact direct sur les déplacements quotidiens. En conséquence, c'est dans les couronnes des grands pôles urbains que les temps de trajet domicile-travail médians sont les plus élevés. Dans les petits et moyens pôles, la moitié des actifs résidents habitent à moins de 5 minutes de leur lieu de travail : c'est dans ces espaces que le temps de déplacement médian est le plus faible (5 minutes), devant les espaces ruraux, où il est de 8 minutes.

« Les territoires ruraux et périurbains ne sont pas des déserts de mobilité. » À l'exception des espaces de montagne ou insulaires, les situations d'enclavement sont devenues rares en raison de l'amélioration continue des réseaux routiers depuis des décennies. De nombreux territoires ruraux et périurbains comptent des gares ou haltes ferroviaires actives et sont également traversés par des lignes régionales régulières non urbaines. Mais faiblement présentes et peu intégrées dans des logiques intermodales de déplacement, ces offres ne répondent pas suffisamment aux besoins. La problématique des premiers et derniers kilomètres persiste et la plupart des offres existantes restent peu compétitives avec la voiture individuelle. Aujourd'hui, les territoires peu denses ont davantage besoin de connectivités multimodales que de nouvelles infrastructures de désenclavement.

Depuis les années 1970, la dissociation des lieux de vie et d'emploi n'a cessé de s'accroître. Réduire la dissociation spatiale croissante entre emplois et actifs nécessite de combiner plusieurs types de politiques publiques : l'appui au développement économique, l'habitat et l'urbanisme. Car le transport et les déplacements n'en sont que la conséquence... À cet égard, les intercommunalités compétentes dans le domaine de la planification spatiale (SCoT, PLU) ont des marges de manœuvre et des capacités à agir sur les mobilités.

La planification spatiale vise à rendre des arbitrages fonciers pour localiser les sites d'activité, les lieux d'habitat et les réseaux de transport... Depuis les lois SRU, Grenelle et ALUR, les collectivités locales compétentes en matière de SCoT et de PLU sont fortement incitées à repenser leurs politiques d'urbanisme avec davantage de mixité fonctionnelle, plus de densité et moins d'étalement urbain. Mais les effets sur la géographie de la mobilité du quotidien s'apprécient sur le long terme. Les PLU

intercommunaux n'auront finalement émergé que très tardivement. Depuis la Loi ALUR votée en 2014, l'essor des PLU intercommunaux est spectaculaire. 616 intercommunalités sont désormais compétentes pour élaborer un PLU à leur échelle contre moins de 180 il y a dix ans. Le législateur incite également à intégrer les différentes démarches de planification de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements. Il est encore trop tôt pour évaluer les effets de ces politiques sur la géographie des mobilités quotidiennes mais d'ores et déjà on constate une limitation drastique de l'ouverture à l'urbanisation avec des effets de retour en arrière (sanctuarisation des terres agricoles).

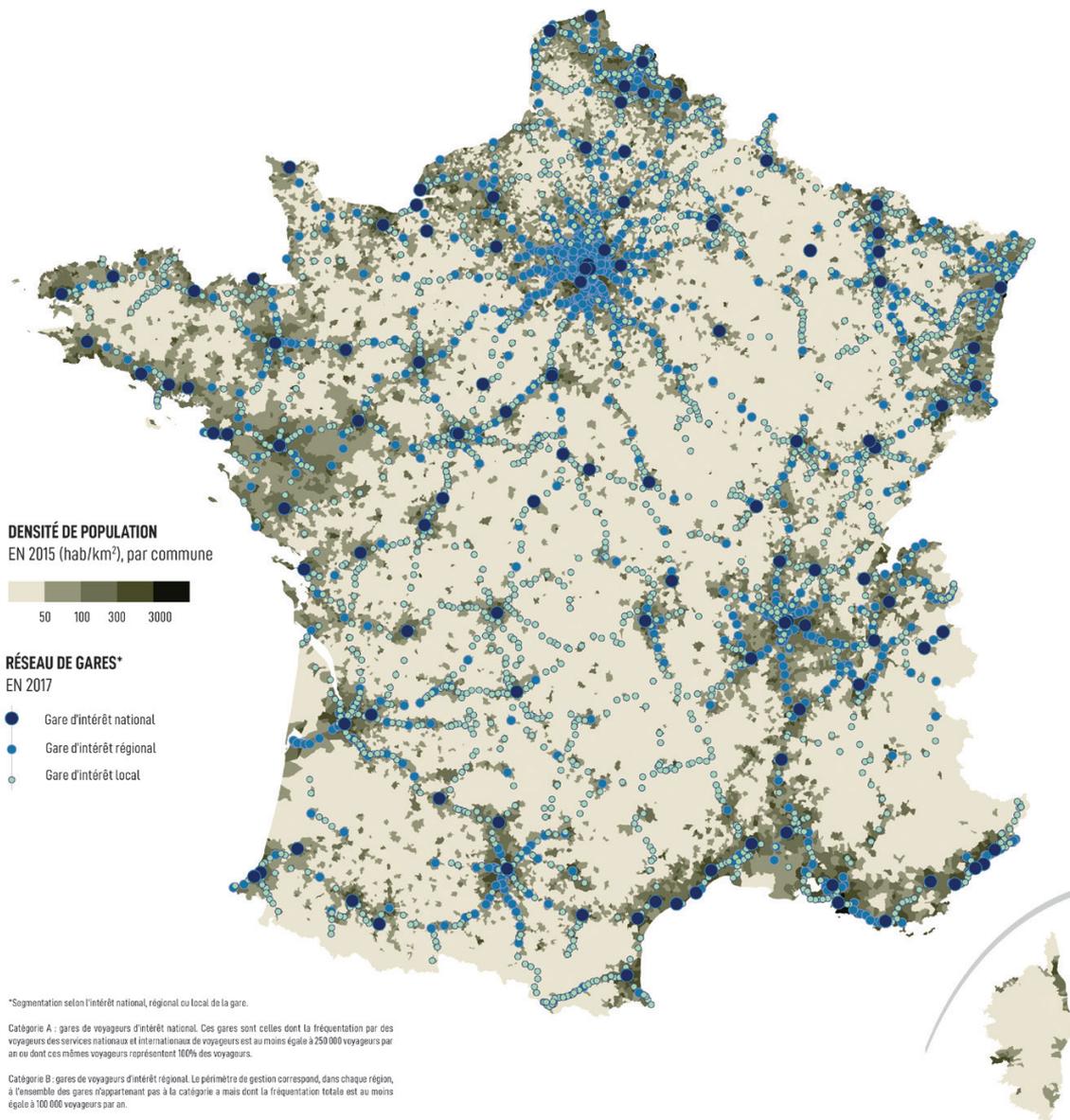
Quoi qu'il en soit, de nombreuses intercommunalités compétentes dans le domaine du développement économique, de l'urbanisme, de l'habitat, de la voirie, sans être autorités organisatrices de la mobilité, peuvent agir sur les paramètres de la mobilité.



« Compétentes dans les domaines de la planification spatiale (urbanisme et aménagement de l'espace), de l'habitat, du développement économique et de la voirie, les intercommunalités peuvent agir sur les paramètres de la mobilité. »

LES 3 000 GARES FRANÇAISES

2019



Sources : Snct, Insee RP 2015, DGCL 2019

FN
FÉDÉRATION
NATIONALE
DES AGENCIES
D'URBANISME

Source : SNCF Réseau. Réalisation : FNAU

LES TEMPS DE PARCOURS ET LE NIVEAU DE SERVICES DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LES TERRITOIRES RURAUX : COMPARAISON ENTRE LA FRANCE, L'ALLEMAGNE ET L'ESPAGNE

Une récente enquête de l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST, juin 2019) compare la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne.

Les résultats montrent que sur une distance de moins de 50 km, la durée d'un trajet en transports en commun en France est en moyenne de 188 minutes dans les espaces ruraux, soit plus de trois heures. En Espagne et en Allemagne, les temps de trajets moyens s'élèvent respectivement à 158 et 126 minutes.

Ces constats font de la France le pays où la qualité de desserte programmée en transports en commun à partir des zones

rurales, est la moins bonne. Cette durée s'expliquerait par trois facteurs principaux : **les temps longs des correspondances** (80 minutes en moyenne, contre 68 minutes en Espagne et 43 minutes en Allemagne), **la faible fréquence des trajets proposés** chaque jour (3 en moyenne) et la **rareté de l'offre ferroviaire** pour les distances courtes.

Un constat qui explique l'**utilisation presque quasi exclusive de la voiture** dans certains territoires.*

* Desserte en transports collectifs en zone rurale : comparaison entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST), août 2019, étude accessible à l'adresse : [http://www.qualitetransports.gouv.fr/ desserte-en-transports-collectifs-en-zone-rurale-a399.html](http://www.qualitetransports.gouv.fr/desserte-en-transports-collectifs-en-zone-rurale-a399.html)

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, porte un nouveau cadre législatif dont le titre premier se consacre à l'amélioration de la gouvernance des mobilités. Un axe prioritaire est réaffirmé : **identifier les besoins et les attentes des citoyens, des territoires et des entreprises, en accordant une place particulière aux mobilités du quotidien dans les espaces ruraux et périurbains.**



La Loi d'orientation des mobilités met à l'agenda la mobilité du quotidien des actifs : collectivités, citoyens et entreprises sont amenés à trouver ensemble des solutions.

UN CADRE LÉGISLATIF RÉVISÉ POUR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DES MOBILITÉS

Depuis l'an 2000, la loi SRU², puis les lois MAPTAM³ et NOTRe⁴ n'ont cessé de faire évoluer le cadre de gouvernance des politiques locales de déplacements : instauration du rôle de chef de file de la région en matière d'intermodalité, élargissement des responsabilités des autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle intercommunale. Avec la LOM, le processus s'accélère. Le schéma binaire réseaux de transport urbains / réseaux interurbains s'estompe pour privilégier le déploiement d'offres de mobilité territoriales. Dans cette perspective, l'une des ambitions de la LOM est d'assurer enfin l'exercice de la compétence mobilité à l'échelle territoriale la plus pertinente et de créer les conditions de la coopération des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au profit d'offres territoriales articulées et coordonnées.

À l'échelle des bassins de vie, deux types d'offres coexistent, cadrées par l'organisation territoriale actuelle de la mobilité. Les offres urbaines répondent à une densité élevée et bénéficient du produit du versement transport (qui devient le versement mobilité), prélevé dans les périmètres qu'elles servent. Les offres non urbaines structurantes (ferroviaires, routières), organisées majoritairement par les régions, répondent à certains besoins du quotidien (scolaires notamment) mais ne sont pas adaptées au maillage fin des territoires.

Les habitants des territoires de faible densité, actifs en tête, ont le sentiment d'être les grands oubliés, en étant contraints à l'usage quasi unique de la voiture individuelle. Depuis plus de 20 ans des solutions alternatives sont imaginées, testées, déployées. Aujourd'hui elles sont enrichies par les technologies numériques. Il reste à les intégrer dans

un ensemble, une chaîne de la mobilité et construire une offre adaptée aux profils de densité et aux maillages fins des territoires. Il convient ainsi de travailler à une mobilité systémique : multimodale, intermodale et servicielle, avec l'appui des infrastructures et applications numériques (5G, demain). L'enjeu de la décennie 2020-2030 résidera surtout dans une bonne articulation de l'ensemble de ces services aux bonnes échelles territoriales.

Au moment où s'écrivent ces lignes, l'ensemble du territoire français n'est pas encore couvert par une autorité organisatrice de la mobilité de proximité. Le recensement annuel réalisé par le Cerema dénombre, en 2019, 330 autorités organisatrices de la mobilité ayant mis en place des services de transports en commun réguliers, accompagnés ou non d'autres services de mobilité. Parmi elles, l'ensemble des communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles pour qui la compétence est obligatoire, ainsi qu'une trentaine de communautés de communes sur les 1001 existantes, au titre de leur compétence facultative.

50 % des Français ont le sentiment que les services publics locaux près de chez eux ne répondent pas bien à leurs besoins. Ils sont 59 % dans le périurbain et 66 % dans le rural.

Enquête IPSOS-Transdev-Régions de France, 2019

² L. n° 2000-1208, 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains

³ L. n° 2014-58, 27 janvier 2014, de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

⁴ L. n° 2015-991, 7 août 2015, portant nouvelle organisation territoriale de la République

Avec la LOM, le modèle de gouvernance des mobilités est amené à évoluer. Dans ce contexte, deux défis attendent les communautés de communes.

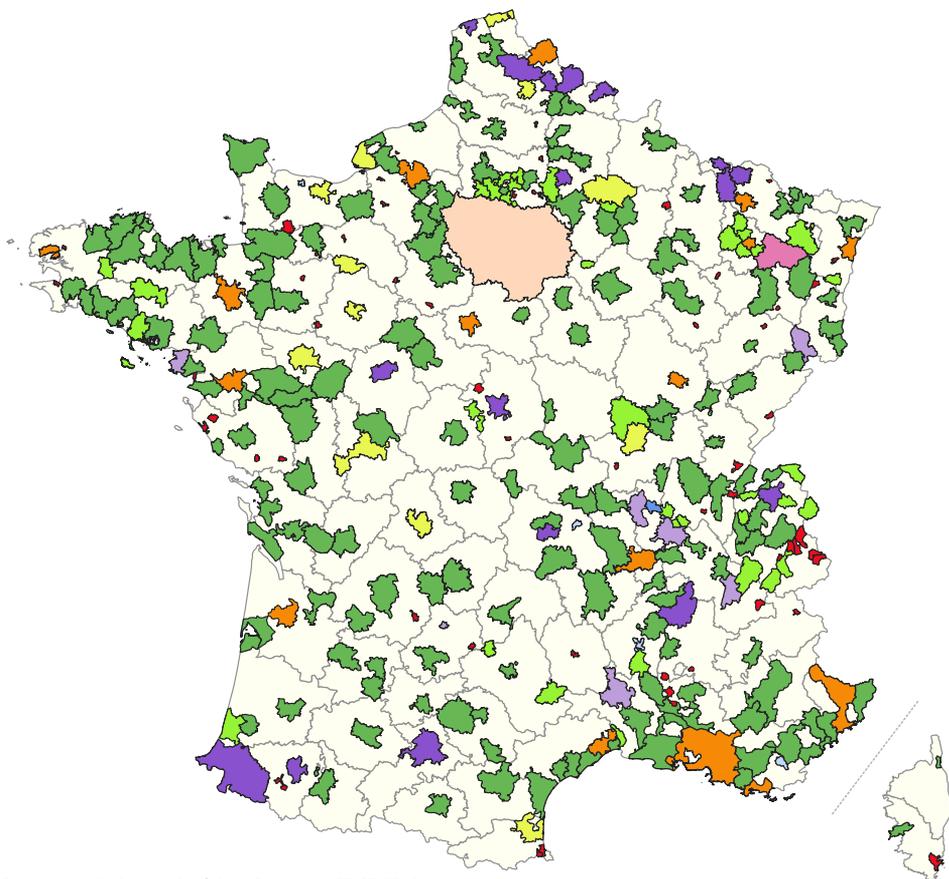
D'ici au 31 mars 2021, plus de 900 communautés de communes, non AOM aujourd'hui, sont amenées à se positionner sur une prise de compétence d'organisation de la mobilité. Il s'agit d'un rendez-vous à ne pas manquer (voir questions-réponses juridiques en annexe p. 98). À défaut, la région, dont les compétences sont étendues à l'ensemble des services de mobilité et d'accompagnement, sera compétente sur le territoire des communautés de communes au 1^{er} juillet 2021. Une petite révolution dans l'exercice de la compétence : l'accès au statut d'AOM n'est plus conditionné par l'organisation d'un service régulier de transport collectif.

La généralisation des AOM à l'ensemble du territoire national s'accompagnera d'une couverture de chaque région en « bassins de mobilité ». Il s'agira d'organiser la mobilité du quotidien dans le cadre d'espaces cohérents et correspondants aux usages et territoires vécus.

La coordination de l'action des régions et des AOM intercommunales sera essentielle. Les bassins de mobilité prendront des formes diverses et leur définition s'appuiera certainement sur les formes de coopération déjà à l'œuvre dans les territoires. À cet égard, les syndicats mixtes de SCoT, les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR), les pôles métropolitains ou encore les syndicats mixtes de transport, sont autant de formes de coopération inspirantes. Tous n'ont pas la capacité d'être organisateurs de la mobilité mais leurs statuts peuvent évoluer. *« Leur expertise dans le champ des mobilités et de l'aménagement du territoire nourrie des études menées, la gouvernance politique et territoriale déjà en place leur assurent une certaine légitimité sur laquelle il pourrait être intéressant de s'appuyer. »*

Les projets de mobilité se sont multipliés ces dernières années, à l'échelle de communautés de communes ou d'espaces de coopération plus larges, pour renforcer la mobilité des habitants dans les espaces peu denses. Il est important de capitaliser sur cet écosystème en favorisant les retours d'expérience.

Autorités organisatrices de la mobilité et ressorts territoriaux au 1^{er} janvier 2019



Ressorts territoriaux : mise à jour Cerema du 05/07/2019



Légende

- | | | | |
|---|-----------|---|--------------------------|
|  | Métropole |  | Île-de-France Mobilité |
|  | CU |  | EPL Martinique Transport |
|  | CA |  | SIVU |
|  | CC |  | SMF |
|  | Commune |  | SMO |
| | |  | SM-SRU |
| | |  | PETR |

LA DIVERSITÉ DES APPROCHES DU RURAL

Les territoires peu denses, qui désignent communément les espaces ruraux et périurbains, ne font pas l'objet d'une définition précise et couvrent des situations territoriales de plus en plus diversifiées.* Afin de mieux en cerner les contours, différentes approches de la ruralité existent, fondées sur des critères morphologiques, fonctionnels ou sur un croisement des deux.

L'approche fonctionnelle définit le rural comme un espace hors de l'influence des villes en ce qui concerne le critère de l'emploi. L'approche morphologique s'appuie quant à elle sur deux notions. La première est celle de continuité du bâti, elle définit les communes rurales en creux, comme n'appartenant pas à une « unité urbaine » au sens de l'Insee (vaguement appelée « agglomération »). La deuxième notion est celle de densité de population et s'appuie sur la « grille communale de densité » (voir ci-après).

Les récents travaux du commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) ont cherché à croiser les approches fonctionnelle et morphologique afin de qualifier les espaces ruraux peu denses selon leur degré d'urbanisation et leur lien à la ville, en étudiant la part des actifs de la commune travaillant dans un pôle urbain ou à l'étranger** « Il est nécessaire, lorsque l'on s'intéresse aux espaces de faible densité, de croiser l'approche macro-régionale avec la grille communale de densité, c'est-à-dire de croiser la logique géographique avec les types de territoires ».

La grille communale de densité

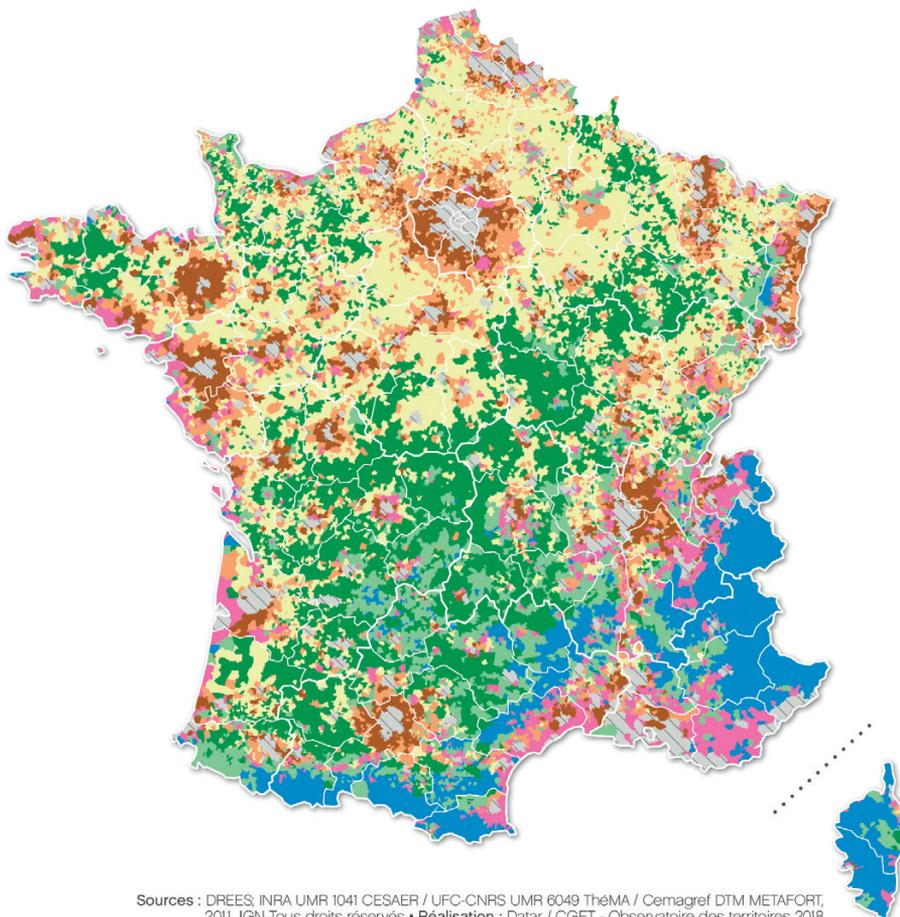
La grille communale de densité, mise au point par l'Insee selon une méthodologie d'Eurostat, se fonde sur une différenciation morphologique des territoires. Cette méthodologie vise à étudier la répartition de la population au sein du périmètre communal et donc le degré d'urbanisation du territoire. Pour cela, les territoires observés sont découpés en carreaux de 1 kilomètre de côté. Selon des membres de l'observatoire du CGET, « cette méthode de définition prend en compte un critère essentiel permettant de caractériser les communes peu denses : la forme du peuplement ». Un tel découpage permet en effet de repérer des zones agglomérées. Ce n'est plus la densité communale habituelle (simple rapport population / surface) mais la présence des zones agglomérées qui va permettre de caractériser la répartition de la population sur le périmètre communal.

Une commune est donc considérée comme peu dense ou très peu dense si la moitié (ou plus) de sa population réside dans des zones d'habitat dispersé, hors des mailles urbaines plus densément peuplées. Les communes peu denses et très peu denses couvrent aujourd'hui 40 % de la population française et sont assimilées par l'Insee à des espaces de ruralité.

* Rapport sur la cohésion des territoires, CGET, juillet 2018

** B. Baccaïni, Les différentes approches du rural, *Pouvoirs locaux*, mai 2016

TYPOLOGIE DES CAMPAGNES FRANÇAISES



Sources : DREES, INRA UMR 1041 CESAER / UFC-CNRS UMR 6049 ThéMA / Cemagref DTM METAFORT, 2011, IGN Tous droits réservés • Réalisation : Datar / CGET - Observatoire des territoires 2018

Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées

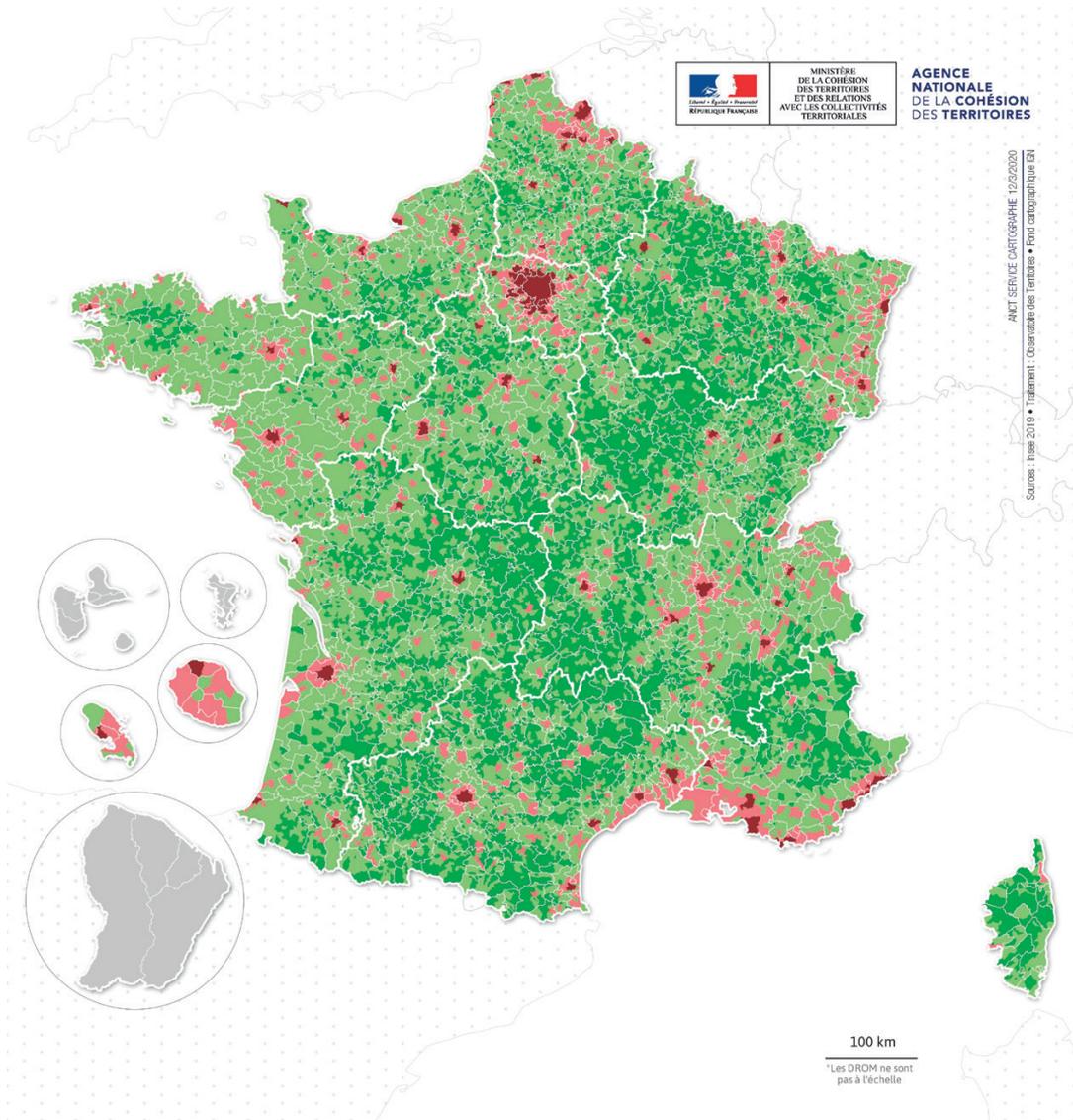
- densifiées, en périphérie des villes, à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique
- diffuses, en périphérie des villes, à croissance résidentielle et dynamique économique diversifiée
- densifiées, du littoral et des vallées, à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle

Campagnes agricoles et industrielles

- sous faible influence urbaine

Campagnes vieilles et à très faible densité

- à faibles revenus, économie présentielle et agricole
- à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique
- à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique, très fort éloignement des services d'usage courant
- hors champ (unités urbaines > 10 000 emplois)

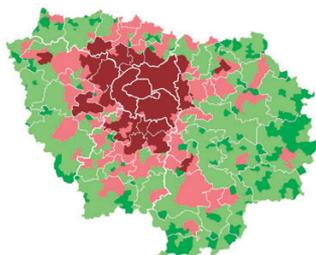


TPOLOGIE DE LA GRILLE COMMUNALE DE DENSITÉ

Par commune, en 2019

- Commune densément peuplée [598]
- Commune de densité intermédiaire [3289]
- Commune peu dense [18607]
- Commune très peu dense [12403]
- Données non disponibles [71]

Zoom sur l'île-de-France



LA DÉ-DENSIFICATION DES RESSORTS TERRITORIAUX DES AOM

La question de l'offre et des solutions de mobilités alternatives à l'usage particulier de l'automobile au sein des espaces de faible densité n'est pas nouvelle. C'est une question vive pour les autorités organisatrices de la mobilité déjà constituées qui ont longtemps abordé le problème par le registre de l'accessibilité des périphéries depuis les centres par de coûteuses extensions de réseaux vers leurs périphéries et espaces suburbains. Ce modèle a atteint ses limites.

La dé-densification des ressorts territoriaux des AOM (appelés périmètres de transports urbains jusqu'à la loi NOTRe) a été continue sous un double effet :

- 1° L'éparpillement périurbain (dynamique territoriale). Ces dynamiques territoriales d'étalement urbain et de relocalisation d'activités économiques (souvent en périphérie) fragilisent l'efficacité des systèmes de transports collectifs urbains qui ont besoin d'une densité minimale pour fonctionner.
- 2° L'extension des périmètres intercommunaux (dynamique institutionnelle).

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle carte intercommunale en 2017 (évolution du nombre d'intercommunalités de 2 145 à 1 263), ce mouvement de dé-densification des ressorts territoriaux s'est accentué, comme le montre le tableau ci-dessous.

	NOMBRE DE RESSORTS TERRITORIAUX DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM)		NOMBRE DE COMMUNES	
	2013	2017	2013	2017
AOM DE PLUS DE 400 000 HABITANTS, TCSP LOURD EN SERVICE	12	13	559	744
	8%		33%	
AOM DE MOINS DE 400 000 HABITANTS, TCSP LOURD EN SERVICE	14	14	390	568
	0%		46%	
AOM DE PLUS DE 200 000 HABITANTS	9	14	310	647
	56%		109%	
AOM DE 100 000 À 200 000 HABITANTS	53	61	1 281	2 424
	15%		89%	
AOM DE 50 000 À 100 000 HABITANTS	89	107	1 841	3 505
	20%		90%	
AOM DE MOINS DE 50 000 HABITANTS	125	105	766	1 159
	-16%		51%	
TOTAL	302	314	5 147	9 047
	4%		76%	

Dans le contexte financier (totalement inédit) auquel ont eu à faire face les collectivités locales entre 2013 et 2017 (baisse des dotations de l'État), les autorités organisatrices n'ont eu d'autres choix que d'optimiser leurs réseaux de transports collectifs. Plus que jamais, les autorités organisatrices sont en quête d'une diminution de leurs coûts, en s'efforçant de rationaliser l'offre par une plus grande hiérarchisation des lignes voire même une diminution de l'offre kilométrique.

Pour les habitants des espaces ruraux et périurbains non constitués en autorités organisatrices de la mobilité, il semble évident

que d'autres solutions que celles des extensions de réseaux de transports collectifs depuis les agglomérations sont à rechercher.

87% des Français utilisent la voiture pour au moins un de ses déplacements du quotidien. Ils sont 97% dans les milieux périurbains et ruraux.

Enquête IPSOS-Transdev-Régions de France, 2019

POPULATION (MILLIERS D'HABITANTS)		SUPERFICIE (KM ²)		DENSITÉ (HAB./KM ²)	
2013	2017	2013	2017	2013	2017
8 603	10 275	7 716	11 619	1 115	884
19%		51%		-21%	
3 792	3 757	4 573	6 053	829	621
-1%		32%		-25%	
2 596	4 070	4 667	11 239	556	362
57%		141%		-35%	
7 198	8 237	26 664	44 095	270	187
14%		65%		-31%	
6 188	7 734	30 978	57 121	200	135
25%		84%		-32%	
2 662	2 327	14 214	19 346	187	120
-13%		36%		-36%	
31 039	36 400	88 812	149 472	3 158	2 310
17%		68%		-27%	



PARTIE 1

CONSTRUIRE UNE OFFRE DE MOBILITÉ
EN MILIEU RURAL ET PÉRIURBAIN :
REPÈRES ET PISTES DE RÉFLEXION

Aujourd'hui, nombreuses sont les communautés de communes qui souhaitent proposer à leurs habitants des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, si omniprésente dans les espaces ruraux et périurbains. Ces dernières disposent d'une large palette de solutions qu'il convient d'adapter à la spécificité de leur territoire et aux besoins de mobilité qui s'y expriment. Pour cela, l'expérimentation est une démarche plébiscitée par les collectivités car ses avantages sont nombreux : appréhension des problématiques de mobilité et de leur financement ou encore professionnalisation de l'exercice de la compétence. Les projets en cours sont nombreux et inspirants (fiches projets consultables dans le recueil d'expériences) et témoignent du dynamisme à l'œuvre dans les territoires ruraux et périurbains.



86 % des Français vivant en milieu rural sont dépendants de leur voiture personnelle pour aller travailler.

Enquête IPSOS-Transdev-Régions de France, 2019

EXPLORER LES PISTES D' ACTIONS ET LES ADAPTER AUX SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

Dans les espaces ruraux et périurbains, les enjeux de mobilité varient d'un territoire à l'autre selon de multiples facteurs :

- la géographie physique (topographie);
- la démographie;
- la répartition de la population sur le territoire et la présence ou non de polarités (pôles d'emploi, centralités);
- les ressources financières disponibles auprès des habitants et des entreprises ou encore les dynamiques économiques, touristiques et culturelles;
- l'influence des aires urbaines environnantes;
- l'offre de mobilité et les infrastructures existantes (présence de gares routières et haltes ferroviaires actives ou de voies cyclables...);
- la richesse des initiatives locales et le dynamisme du tissu associatif.

Aussi différents qu'ils soient, les territoires ruraux et périurbains sont riches d'initiatives et font émerger des solutions de mobilité innovantes et inspirantes : réadaptation de solutions de transport à la demande grâce à la mise à disposition d'un véhicule dédié ou au conventionnement avec les artisans du taxi par exemple; déploiement de divers systèmes d'autostop organisé et de covoiturage selon les besoins : lignes virtuelles, trajets porte à porte, transport solidaire; aménagement de voies cyclables intercommunales, articulations des offres par la mise en place de points de connexion innovants, etc. Toutes ces solutions et services se sont développés afin de dimensionner l'offre de mobilité à une densité qui n'est pas celle des milieux urbains.

Ce foisonnement d'initiatives est aujourd'hui largement favorisé par l'expérimentation. Pour les acteurs rencontrés, la possibilité de tester

des solutions a de nombreux avantages.

Elle permet notamment d'identifier différents freins et leviers au bon fonctionnement des solutions déployées et à leur appropriation par les habitants. Nous savons aujourd'hui en identifier certains :

- **Le covoiturage courte-distance est une solution en plein essor** dans les espaces ruraux et périurbains. Il s'agit de proposer une alternative à l'usage individuel de l'automobile dans les déplacements domicile-travail ou bien une solution de mobilité nouvelle pour les personnes qui ne disposent pas de véhicule personnel par exemple. Toutefois, les points de vue divergent quant à son succès. Les promoteurs du covoiturage courte-distance mettent en avant un certain nombre de leviers : les gains économiques réalisés tous les mois, la recherche de lien social, la solidarité présente dans les territoires ruraux... Mais si pour certains, l'heure du covoiturage a sonné en 2020, d'autres estiment que les Français ne sont pas encore prêts à partager leur voiture et expriment des réserves sur les usages partagés de l'automobile pour de courtes distances. *« La voiture est encore considérée pour de nombreux Français comme un espace de l'intime, un prolongement du domicile. »* De plus, le caractère « chaîné » des déplacements quotidiens, la crainte d'une perte d'autonomie, la faiblesse des bénéfices économiques retirés ou encore l'insuffisante sécurité quotidienne sont des freins encore bien présents. Les mesures nouvelles portées par la LOM, telles que la possibilité pour les AOM de verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage, sera-t-elle à même de lever certains freins? L'avenir le dira.

- **Le vélo, mécanique ou à assistance électrique**, trouve un réel intérêt dans les espaces peu denses pour la réalisation des premiers et derniers kilomètres par exemple. Son développement est encourageant et les Français plébiscitent ce mode de transport. Néanmoins, « *le développement des infrastructures et leur adaptation à un usage quotidien sécurisé est encore insuffisant.* » Afin de favoriser l'usage du vélo, un certain nombre de mesures est prévu par la LOM : la construction de parcs de stationnement sécurisés dans les gares et pôles d'échanges multimodaux avant le 1^{er} janvier 2024, la mise à disposition d'emplacements réservés aux vélos dans les trains et autocars neufs, le renforcement du volet relatif aux mobilités actives (vélo et marche à pied), ou la possibilité pour les employeurs de prendre en charge tout ou partie des frais de déplacements domicile-travail de leurs salariés effectués à vélo, sous la forme d'un "forfait mobilités durables". La mise en œuvre des mesures prévues par la loi s'inscrit dans le cadre du Plan Vélo présenté par le gouvernement en septembre 2018. Celui-ci met notamment l'accent sur la programmation de la continuité et de la sécurisation des itinéraires cyclables (résorption des coupures). Ces aménagements s'inscrivent dans des schémas directeurs cyclables et plans de mobilité, élaborés le plus souvent à l'échelle intercommunale. Ils nécessitent une organisation de la maîtrise d'ouvrage dans le domaine de la voirie pour programmer la continuité des itinéraires cyclables et la construction de parcs de stationnement vélo en lien avec les autres gestionnaires du domaine public (communes, départements, SNCF Réseau). En fonction



12 % des Français utilisent régulièrement le vélo dans leurs déplacements du quotidien. Ils seraient plus nombreux si les infrastructures étaient aménagées (pistes cyclables, stationnement, ...).

Pratique, économique et écologique, c'est un mode d'avenir.

Enquête Ipsos-Transdev-Régions de France, 2019

du niveau de définition de l'intérêt communautaire en matière de voirie (voir l'étude de l'AdCF parue en 2018 sur l'exercice de cette compétence⁵), les intercommunalités compétentes organisent progressivement un maillage cyclable de leur territoire en lien avec les schémas de vélo routes voies vertes. Certaines font le pari du développement d'une mixité d'usages (domicile-travail, tourisme, loisirs) sur ces infrastructures.

⁵ Voir la mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc local, étude AdCF, 2018

- **Le transport à la demande (TAD)** est une solution déjà fréquemment mise en place dans les espaces de faible densité par des communes et des communautés de communes. Les possibilités de cette offre de mobilité sur mesure née à la fin des années 1990 sont connues : une offre entièrement adaptable pour épouser les contextes territoriaux et répondre à des besoins variés comme la mise en place de lignes virtuelles avec affectation d'un véhicule dédié afin de desservir différents points du territoire, l'organisation d'une offre de rabattement quotidienne pour les actifs vers des gares et lieux de connexions, ou encore la prise en charge des séniors et personnes fragiles en porte à porte grâce au conventionnement avec des artisans du taxi, ... Cette solution ouvre un vaste champ des possibles et est aujourd'hui largement déployée dans les espaces peu denses. Si le système est éprouvé et offre une bonne régularité, il doit pour cela être bien structuré et dimensionné. Des ajustements sont parfois nécessaires lors de sa mise en place afin d'éviter des surcoûts pour les collectivités. Il ne s'agit pas « *de mettre en place une offre "Rolls Royce" quand il y a besoin d'une offre "2 chevaux"* ».

Le développement de ces solutions évoluera avec l'essor du numérique. Aujourd'hui, de nombreuses solutions de TAD ou de covoiturage fonctionnent grâce à des applications ou des systèmes de réservations. Mais la fracture numérique est un frein dans de nombreux territoires ruraux. « *Cette fracture est à la fois humaine et territoriale*

et doit être intégrée dans la constitution des offres de mobilité. » Ces freins et leviers prouvent à quel point une offre de mobilité se construit différemment d'un territoire à un autre et doit tenir compte de l'environnement social.

La compétence d'organisation de la mobilité n'étant pas soumise à la définition d'un intérêt communautaire, le transfert des prérogatives et missions depuis les communes vers la communauté de communes s'effectue d'un seul bloc. En revanche, les modalités d'exercice de la compétence laissent beaucoup de souplesse aux communautés de communes :

D'une part, les services de transport régionaux préexistants (scolaires, "interurbains") qui se trouveraient intégralement englobés dans les ressorts territoriaux de communautés de communes nouvellement compétentes ne seront pas automatiquement transférés aux communautés de communes. Elles devront notifier à la région leur décision de les récupérer ou non.

D'autre part, les communautés de communes qui deviendront AOM à compter du 1^{er} juillet 2021 n'auront pas l'obligation de créer un nouveau réseau de transport public régulier (voir les questions-réponses juridiques).

Les AOM ont une responsabilité générale pour assurer « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » [...]. Elles associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. »

UN NOUVEAU LIBELLÉ POUR LES MISSIONS DES AOM DANS LE CODE DES TRANSPORTS

Ce que prévoit la loi

« I.- Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour :

- 1° organiser des services réguliers de transport public de personnes ;*
- 2° organiser des services à la demande de transport public de personnes ;*
- 3° organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;*
- 4° organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;*
- 5° organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;*
- 6° organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.*

II.- Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également :

- 1° offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;*
- 2° mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;*
- 3° organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement. »*

CONNECTER LES BASSINS DE VIE PEU DENSES AUX ESPACES URBAINS AGGLOMÉRÉS

Si les offres de mobilité sur-mesure créeront un lien de proximité grâce à un maillage fin des territoires, l'irrigation structurante du territoire, organisée autour des lignes régionales routières et ferroviaires, est tout aussi primordiale.

Le réseau ferré a contribué à aménager le territoire, il est le référentiel du transport collectif dans l'esprit des Français. Mais alors qu'il comptait près de 70 000 kilomètres de lignes nationales et locales avant la Seconde Guerre Mondiale, il n'en compte plus que 28 000 aujourd'hui (ARAFER, 2018). Ce réseau est à repenser et à revitaliser, de façon combinée avec le réseau routier afin de lui redonner cette fonctionnalité structurante à laquelle les Français sont attachés. La LOM apporte une réponse à la problématique du maintien des lignes de desserte fine du territoire avec le transfert possible de la gestion de l'infrastructure de ces lignes aux régions qui en feraient la demande. Cette gestion comprendrait la maintenance avec l'entretien et le



La gare est l'installation que les Français pourraient le plus utiliser si elle se situe à une distance raisonnable de leur domicile : 16 minutes en moyenne quel que soit le territoire sur lequel on se situe.

renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Les régions pourront également faire appel à un tiers pour la gestion de cette infrastructure. De tels projets pourront certainement alimenter le nouveau cadre de coopération porté par la LOM (voir aussi p. 27).

Mais l'offre ferroviaire n'est pas la seule offre structurante compétitive avec la voiture individuelle, d'autant que toutes les intercommunalités de France ne comptent pas la présence de gares ferroviaires sur leur territoire. Les cars à haut niveau de service (CHNS), sont des solutions structurantes qui rencontrent un important succès et qui pourraient être déployées plus largement dans les territoires ruraux. La gare autoroutière de Briis-sous-Forges, gérée par la communauté de communes du Pays de Limours en Essonne (14 communes pour 27 000 habitants), est un équipement unique en France. Des cars express circulant toutes les 5 minutes en heure de pointe permettent aux habitants de rejoindre la gare de Massy TGV et RER en 15 minutes, contre près d'une heure en voiture, grâce à l'aménagement d'une voie de circulation dédiée sur une partie du tronçon de l'A10. Cette offre de CHNS prend en charge un millier de voyageurs par jour. Accessible en voiture, en car ou en deux-roues, la gare de Briis-sous-Forges propose un ensemble de services (stationnement de véhicules particuliers, casiers sécurisés, espaces d'attente...) favorisant l'intermodalité. En permettant aux habitants du secteur de se projeter vers Paris, la gare de Briis-sous-Forges est dorénavant reconnue comme facteur majeur d'attractivité pour le territoire.

Hors Île-de-France, c'est en Nouvelle-Aquitaine, que les lignes CHNS se sont développées avec notamment en 2012 la ligne reliant Bordeaux au Cap Ferret, pour assurer une liaison rapide entre un territoire touristique, une zone périurbaine et

la métropole de Bordeaux. Avec 20 allers-retours réalisés quotidiennement et une large amplitude horaire, l'offre cible une clientèle variée. L'offre et les services proposés tels qu'une connexion au Wifi, la présence de prises USB ou la lecture de la presse, ont permis une augmentation de la fréquentation de 40% sur la ligne. Depuis, 5 autres lignes ont été mises en service en Nouvelle-Aquitaine pour relier notamment Agen à Villeneuve-sur-Lot ou encore Limoges à Brive; une offre structurante plébiscitée par les usagers.

Le système d'offres de mobilité doit être un système hiérarchisé dont la performance et l'attractivité résident dans ses connexions et articulations. Ainsi les pôles d'échanges multimodaux (PEM), points de connexions entre les territoires, ont toute leur place à trouver pour connecter les espaces ruraux et périurbains. Si les gares ferroviaires et routières sont des points d'intermodalité reconnus et renforcés⁶, fortement intégrés dans le paysage de la mobilité des Français, elles n'existent pas partout et ne sont peut-être plus localisées aux endroits stratégiques de flux. Dans la chaîne de mobilité, il y a les liaisons et l'articulation de ces liaisons. Construire une offre intermodale performante nécessite de penser accessibilité et donc mise en connexion facilitée. Il va donc être nécessaire d'organiser les schémas territoriaux des points de connexion et imaginer de nouvelles articulations. On parle de nouvelles mobilités, mais pourquoi ne pas parler de nouvelles gares? D'autres lieux de connexion plus légers sont aussi essentiels dans les pratiques intermodales du quotidien. Sorties d'autoroute, abords de parkings commerciaux, terminus de lignes structurantes... de nombreux lieux « ordinaires », sécurisés mais ne reposant pas sur des infrastructures lourdes, peuvent connaître des pratiques courantes de passage d'un mode à l'autre. Il s'agit d'identifier ces usages et de favoriser leurs pratiques par des aménagements simples et peu onéreux. Cette question fait l'objet

de développements plus approfondis dans l'étude *AdCF-Transdev Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale (juillet 2016)*.

Les initiatives observables aujourd'hui dans les territoires peu denses montrent que certaines communautés de communes sont finalement des AOM qui s'ignorent. En effet, nombre d'entre elles organisent déjà, au titre de leurs compétences facultatives, des services de transport à la demande. D'autres, sans être AOM, conduisent des actions de soutien aux mobilités actives, partagées ou solidaires au titre de leurs compétences « aménagement de l'espace », « environnement et cadre de vie », « voirie » et « action sociale », ces compétences étant assujetties à la définition d'un intérêt communautaire. C'est ce que montrent les retours d'expériences capitalisées par la plateforme France mobilités (voir encadré p. 32).

Une des grandes questions sera celle de la connectivité (intermodalité et/ou interopérabilité) de ces nouveaux services de mobilités et usages aux réseaux de transports publics classiques : régionaux et urbains. C'est une des clés de la connexité des espaces de faible densité aux grands pôles urbains.

Le positionnement des communautés de communes sur une prise de compétence d'organisation de la mobilité éventuelle d'ici la fin de l'année 2020 s'accompagne de défis multiples : formation et acculturation aux enjeux de mobilité, compréhension des usages et besoins de mobilité des habitants ou encore nécessaire ingénierie et ressources humaines pour le déploiement de projets de mobilité. Depuis quelques années, certaines communautés de communes décident de recourir à l'expérimentation afin de découvrir ces nouvelles problématiques. Les bénéfices qu'elles en retirent sont nombreux.

⁶ La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a instauré le schéma régional des gares routières, intégré au volet intermodalité du SRADDET

COMPRENDRE LES ATOUTS DE L'EXPÉRIMENTATION

Les expérimentations⁷ de solutions de mobilité dans les territoires ruraux et périurbains fleurissent. Elles sont plébiscitées par de nombreux acteurs locaux comme l'illustre la plateforme France Mobilités. Il est intéressant de noter que l'ensemble des personnes rencontrées dans le cadre de cette étude soulignent les avantages de l'expérimentation, notamment dans la perspective d'une prise de compétence d'organisation de la mobilité.

Pour beaucoup, cette démarche permet de tester la capacité du territoire à déployer une offre de mobilité à partir d'un diagnostic. Elle permet donc d'évaluer les ressources humaines nécessaires à l'organisation et à l'animation des projets de mobilité, l'expertise juridique et technique ainsi que l'ingénierie requises, d'estimer le coût et d'identifier les leviers de financement à mobiliser. Cette phase de test est aussi une façon de comprendre où peuvent se situer les freins et leviers d'action (voir p. 24-26) et d'identifier également les points de vigilance. Par exemple, beaucoup de nos interlocuteurs soulignent le fait que *« l'animation territoriale qui doit accompagner le déploiement d'une offre de mobilité est souvent sous-estimée, alors qu'elle est garante du succès des projets »*. La communauté de communes de la Plaine de l'Ain, située en région Auvergne-Rhône-Alpes (voir p. 78) travaille sur le déploiement d'offres de mobilité destinées à favoriser l'accès des salariés d'un parc industriel à leur lieu d'activité. Si les pratiques préexistantes de covoiturage ont été identifiées comme un levier d'action, le succès du projet a été limité par un manque d'animation territorial dans la durée. Finalement, expérimenter, c'est aussi tester l'acceptabilité par les habitants d'une offre de mobilité qui leur est proposée.

L'expérimentation est aussi une façon de caractériser son territoire et ses besoins avant d'engager des réflexions à une échelle plus large. Dans la perspective de l'élaboration des bassins de mobilité, l'expérimentation de covoiturage déployée par la communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon (voir p. 82) permettra au territoire de faire connaître ses besoins de mobilité aux AOM limitrophes, de témoigner d'une capacité à déployer une offre de mobilité, et ainsi de trouver sa place dans les réflexions en cours.

Peu importe les raisons qui poussent les territoires à se lancer dans l'expérimentation, cette phase de test constitue toujours un pas vers l'inconnu. D'autant qu'une multiplicité d'acteurs intervient à présent dans le champ de la mobilité du quotidien et plus particulièrement dans le domaine des mobilités actives et partagées. Il s'agit essentiellement de startups ou d'entreprises qui proposent des services tels que le prêt de vélos à assistance électrique, le prêt de véhicules en libre-service, ou des offres d'autostop organisé et de covoiturage courte-distance. Ce large panel d'offres de service représente un fort potentiel. Mais *« la multiplicité des acteurs intervenant à présent dans le champ de la mobilité du quotidien complique le travail de prospection des collectivités. Les difficultés sont les mêmes en matière d'expérimentation. Face à cet écosystème large, les collectivités peinent à y voir clair alors que de nombreuses initiatives et opportunités existent »*. En effet, face à un besoin, ces dernières ne savent pas toujours vers quel acteur se tourner afin d'apporter une solution à la fois pertinente et en adéquation avec leurs moyens. De plus, *« dans les territoires peu denses, l'ingénierie est souvent faible »*, comme nous le rappellent les personnes

⁷ Il convient de distinguer deux types d'expérimentation : le droit à l'expérimentation prévu par la Constitution permettant de déroger au droit commun avant évaluation et généralisation, d'une part, et toutes les autres formes d'expérimentation d'autre part.

rencontrées, et les marges de manœuvre financières réduites. Dans ce contexte, les retours d'expériences et soutiens financiers ou en ingénierie, constituent des points d'appui importants. D'autres structures telles que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ou le Centre d'études et d'expertise sur l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ou encore la Banque des Territoires seront des partenaires clés pour les communautés de communes en matière d'accompagnement, sur une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) de premier niveau. Ils se sont organisés pour être référencés en tant que cellules d'appui régionales auprès de France Mobilités.

Initiée par le ministère de la transition écologique et solidaire (chargé des transports), la démarche collaborative France Mobilités s'inscrit en complément opérationnel de la LOM. Elle est ouverte à tous les acteurs de la mobilité (collectivités locales, opérateurs, jeunes pousses, fonds d'investissement, associations, etc.) et participe à la valorisation des solutions innovantes déployées dans les territoires. La mise en œuvre de ces trois objectifs s'articule autour de trois axes :

- **Un guichet unique au niveau national** afin de faciliter les expérimentations, répondre aux interrogations concernant les éventuelles dérogations, etc.
- **Une plateforme collaborative** dont les objectifs sont pluriels : partager les bonnes pratiques, identifier les solutions pour les territoires, favoriser le déploiement de solutions innovantes et accélérer la mise en œuvre d'expérimentations.

- **Un appui en ingénierie** organisé en cellules régionales⁸ d'appui mises en place afin d'accompagner les territoires dans le développement de solutions innovantes. Ces cellules régionales, constituées par le Cerema, la Banque des Territoires, l'Ademe, les services déconcentrés de l'État et les régions, ont trois missions principales : animer l'écosystème des acteurs de la mobilité à l'échelle régionale, accompagner techniquement, administrativement et financièrement la réalisation des projets et capitaliser sur les pratiques existantes.

Expérimenter est une façon de partager et faire connaître les problématiques de mobilité dans les territoires, de soulever des questions et d'acculturer progressivement aux enjeux de mobilité.

⁸ <https://www.francemobilites.fr/regions>

FÉVRIER 2020 - FRANCE MOBILITÉS LANCE UN APPEL À EXPÉRIMENTATIONS DANS LES TERRITOIRES RURAUX

Deux mois après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités et à l'occasion du Comité Interministériel Ruralités, un appel à expérimentations dans les territoires peu denses a été lancé le 21 février 2020. L'objectif de cet appel à projet est d'identifier des projets innovants en matière de mobilités des personnes dans les territoires ruraux ou peu denses qui n'entreraient pas dans le cadre légal actuel, pour permettre leur expérimentation et, le cas échéant, leur déploiement ultérieur sur le territoire français.

Concrètement, les projets sélectionnés feront l'objet d'une dérogation législative temporaire leur permettant de se mettre en place. Après évaluation positive, une modification pérenne de la loi sera proposée au Parlement.

La priorité identifiée pour cet appel à expérimentations est la réduction des fractures sociales et territoriales, en proposant des solutions de mobilité des personnes, pertinentes dans les espaces peu denses. Ces territoires qui bénéficient moins que les grands centres urbains des innovations, notamment en matière de mobilité, doivent faire l'objet d'un effort tout particulier.

Les expérimentations proposées dans ces territoires pourront de plus veiller à prendre en compte les publics spécifiques

présentant des difficultés, de tout ordre, d'accès à la mobilité (personnes à mobilité réduite, demandeurs d'emploi, ...). Dans ces territoires, une mobilité peu aisée ne doit plus être un frein à l'accès à l'emploi ou à la formation.

Ces expérimentations pourront également participer au développement et au renforcement des compétences locales des territoires peu denses en matière de mobilité, et devront présenter une capacité de réplication dans d'autres territoires. Pour les expérimentations qui seront mises en œuvre, une évaluation jugera de l'intérêt de généraliser par la loi les mesures dérogatoires prises.

Calendrier de l'appel à expérimentations

- date d'ouverture de l'appel : 21 février 2020 ;
- date limite de dépôt des pré-dossiers : 15 septembre 2020 ;
- publication de la liste des candidats présélectionnés : 15 octobre 2020 ;
- date limite de dépôt des dossiers complets : 30 décembre 2020.

En savoir + / Retrouvez le cahier des charges Appel à expérimentations dans les territoires ruraux

<https://www.francemobilités.fr/AE-Rural>

IDENTIFIER ET DÉPLOYER LES RESSOURCES UTILES POUR MONTER EN COMPÉTENCE

Les assises nationales de la mobilité⁹, préparatoires au travail législatif, ont fortement mis en évidence le besoin d'une « mise en capacité » des territoires non couverts par une autorité organisatrice de la mobilité. Et la capacité des territoires peu denses à déployer des solutions de mobilité est liée au capital humain et à l'expertise dont ils disposent. Mettre en place une offre nouvelle sur un territoire demande de s'appuyer sur des personnes formées aux enjeux de mobilité. Or, dans de nombreuses communautés de communes, l'absence de professionnels dédiés pose des difficultés d'aide à la décision, notamment sur des questions de faisabilité juridique, technique et financière. Cette difficulté est exprimée par le syndicat mixte de la Vallée de l'Ariège qui s'est récemment saisi des questions de mobilité à l'échelle des trois intercommunalités qui le composent (voir p. 68). Le recrutement de chefs de projet dédiés au sein des communautés de communes s'inscrit dans une problématique plus large : l'attractivité des territoires pour attirer, recruter ou former des agents qualifiés.

Ces ressources humaines sont nécessaires à plusieurs titres :

En premier lieu, afin de nourrir le débat stratégique des élus des collectivités locales. Comme toute politique publique, la gestion des mobilités fait l'objet d'une technicité croissante. Pour autant, cette technicité ne doit pas occulter les véritables enjeux politiques et stratégiques.

Mais aussi pour animer le débat public et les démarches participatives afin d'embarquer les habitants, les entreprises et les acteurs associatifs

du territoire. L'acculturation aux enjeux de mobilité peut passer par plusieurs actions comme par exemple l'organisation d'ateliers de participation citoyenne et de co-construction. Les territoires sont nombreux à s'en saisir et soulignent les bénéfices retirés. Pour la communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon, les ateliers mis en place en amont du déploiement de l'offre de covoiturage (voir p. 82) ont permis de partager les regards sur des problématiques communes, tout en exprimant les contraintes respectives de chaque partie. Ce processus est gage de meilleure acceptabilité et permet aux participants de converger vers des solutions de mobilité adaptées au territoire.

Cette animation territoriale peut concourir au changement des comportements et des représentations sur des solutions de mobilité alternatives. Elle offre des moments d'échanges plus personnalisés comme les ateliers de coaching mobilité. Ces moments privilégiés d'information, d'écoute et d'aide à la pratique mis en place dans le Sud Avesnois (voir p. 80) ont fortement contribué à l'émergence d'une « culture mobilité », dans un territoire où une importante part de la population se déplaçait très peu. « *Faire avec les habitants, leur montrer comment utiliser les services et les aider à pratiquer est une démarche clé pour lever les freins psychologiques et comportementaux. La mobilité doit faire partie de l'éducation, il faut l'aborder comme un amusement.* »

Toutes les fonctions et compétences n'ont pas nécessairement vocation à être internalisées au sein de la collectivité locale. On pense notamment au conseil en mobilité qui pourra être assuré par

⁹ Voir mobilités plus solidaires : *Réduire les fractures sociales et territoriales*, synthèse de l'atelier thématique sous la présidence de Michel Neugnot, décembre 2017 <https://www.assisesdelamobilité.gouv.fr/syntheses.html>

des structures d'insertion par l'activité économique, le service public de l'emploi, des réseaux d'entreprises, des gestionnaires privés de sites d'activité... En revanche, le statut d'AOM implique *a minima* d'assurer la cohérence générale de l'ensemble des interventions à l'échelle du territoire et donc de disposer de compétences professionnelles transversales.

Ce que l'on nomme souvent « ingénierie territoriale » de manière trop vague et imprécise nécessite d'objectiver les compétences professionnelles dont les collectivités locales ont besoin. Les ingénieries sont multiples et il convient de les spécifier. C'est une chance : la prise en main de la compétence d'organisation de la mobilité n'impose plus la finalité d'une construction d'un réseau de transport collectif régulier. Cette évolution va-t-elle conduire à renouveler les approches et modes de faire? En outre, les stratégies territoriales d'organisation de la mobilité ne sauraient se traduire par du « prêt à porter » et exigent au contraire du « cousu main » (pour ne pas dire de la « haute couture »). Chefs de projet, conseillers en mobilité (cf. le diplôme universitaire de l'École d'Urbanisme de Paris), urbanistes, ingénieurs... l'animation d'un "écosystème de la gestion des mobilités" demande indéniablement une réflexion en termes de ressources humaines avec le recrutement d'agents qualifiés mais aussi de l'animation partenariale au long cours... bien au-delà de la phase préalable d'information sur les dispositions de LOM ou de l'étape préliminaire du diagnostic territorial : animation du comité des partenaires (voir p. 58-60), élaboration de plans de mobilité, pilotage de démarches collectives de management de la mobilité (plans de mobilité des salariés), animation du plan d'actions pour la mobilité solidaire (rendu obligatoire par la LOM), conduite de projets transversaux en cohérence avec les stratégies d'urbanisme et climat air énergie

de la collectivité (PLU, PLUiHD, PCAET), constitution d'un bureau des temps/politiques temporelles, élaboration des contrats opérationnels de mobilité avec les régions à l'échelle de bassins de mobilité... Toutes ces missions impliquent des approches transversales pour décloisonner les politiques publiques et les systèmes d'acteurs : habitat, développement économique, acteurs de la santé, de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur, de l'action sociale... Une nouvelle « urbanisterie » s'avère indispensable pour élaborer des stratégies territoriales et une animation locale.

Si le bien fondé du développement d'offres de mobilité dans les espaces de faible densité et de l'acculturation des acteurs aux enjeux de mobilité est partagé par tous, une autre problématique l'est tout autant : le coût financier que cela représente. Quelles sont les marges de manœuvre dont disposent les communautés de communes? Sur quels leviers compter?



« L'animation d'un "écosystème de la gestion des mobilités" demande indéniablement une réflexion en termes de ressources humaines. »

FINANCER LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DANS LES ESPACES PEU DENSES

Les communautés de communes qui deviendront AOM au 1^{er} juillet 2021 seront conduites à proposer un éventail adapté de solutions ou d'offres sur-mesure pour s'inscrire en complémentarité avec les offres déjà existantes, qu'elles soient publiques, privées, publiques-privées ou coopératives. La problématique du financement de ces offres reste une question complexe.

Les communautés de communes ayant pris la compétence pourront décider de laisser l'organisation et l'exécution des services réguliers aux régions et ainsi ne développer que des solutions de transport à la demande ou encore des services de mobilités actives et partagées. Cette flexibilité permise par la loi permettra d'ajuster au mieux besoins et possibilités.

En effet, il aurait été totalement contreproductif de contraindre les communautés de communes à organiser un service de transport public régulier avec l'aménagement de points d'arrêt en dur. Car le transport collectif a besoin de densité pour fonctionner. Il a aussi besoin d'une densité en employeurs pour bénéficier du **versement mobilité** (nouveau nom du versement transport). Cet impôt, assis sur la masse salariale des entreprises, administrations et associations de plus de 11 salariés, couvre 47% du financement des transports publics hors Île-de-France.

Pour éviter de fragiliser la légitimité de cet impôt, un consensus s'est dégagé pour conditionner la faculté de lever le VM à l'organisation effective d'un service de transport public régulier.

Quels sont les moyens d'action des communautés de communes qui souhaitent se positionner sur la compétence mobilité afin d'organiser des services de transport à la demande, de mobilités actives ou partagées? La question se pose également pour les territoires qui expérimentent diverses offres. Beaucoup bénéficient aujourd'hui de subventions dans le cadre d'appels à projets. Mais comment assurer la pérennité des offres déployées? Le financement de la mobilité dans les espaces peu denses fait l'objet de préoccupations et plusieurs pistes animent encore le débat après le vote de la LOM¹⁰ : création d'un fonds de péréquation du versement mobilité, à l'échelle nationale et / ou régionale, dédié au financement des services de mobilité adaptés aux territoires ruraux; fléchage d'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France¹¹ (AFITF); fléchage d'une part de contribution climat énergie (composante carbone de la TICPE) au financement des actions inscrites dans les futurs contrats opérationnels de mobilité (voir position de l'AdCF en encadré p. 39); produit des amendes radar; arbitrage gouvernemental en faveur de

¹⁰ C'est précisément ce sujet qui a fait échouer la commission mixte paritaire au cours de l'été 2019 après le débat parlementaire sur le projet de loi en première lecture. Les sénateurs avaient défendu la possibilité, pour les intercommunalités n'organisant pas de services de transport régulier de voyageurs, de prélever un taux de versement mobilité minoré à hauteur de 0,3%. Cette mesure n'a pas été retenue car elle ne faisait pas consensus entre associations de collectivités locales et risquait d'apporter encore de la complexité à la lisibilité de cet impôt

¹¹ L'AFITF est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Il a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du gouvernement, au financement de projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'une convention entre l'État et les régions, relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable, d'ouvrages de défense contre la mer, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport. Il peut également financer des projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport (article R1512-12 du Code des transports)

l'affectation d'une part de la TVA en contrepartie de la suppression de la taxe d'habitation prévue dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale et inscrite dans la loi de finances pour 2020 adoptée au mois de décembre dernier. Quelle que soit l'option qui sera finalement retenue, la remise à plat de la fiscalité écologique restera une question majeure pour les années à venir. À cet égard, le fléchage de la **contribution climat énergie** pour financer des investissements dans des services de mobilité concourant à la transition écologique permettrait de proposer des solutions alternatives à l'usage solitaire de la voiture individuelle. Et notamment dans des espaces ruraux et périurbains sensiblement exposés à la dépendance automobile où la fiscalité écologique risque d'être encore perçue comme une fiscalité essentiellement punitive et non incitative.

En lien direct avec les objectifs de lutte contre la précarité énergétique, le **dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE)**¹² est un levier permettant d'obtenir des financements supplémentaires. Créés en 2006, les CEE sont attribués, sous certaines conditions, par les services du ministère chargé de l'énergie, aux acteurs éligibles réalisant des opérations d'économies d'énergie dans les secteurs tels que le bâtiment, l'agriculture ou encore les transports. La contribution financière à des programmes d'accompagnement (information, formation et innovation) en faveur de la maîtrise de la demande énergétique peut donner lieu à la délivrance de CEE. Plusieurs programmes et actions standardisées sont dédiés aux mobilités. Les programmes CEE, définis par arrêtés, permettent d'obtenir des CEE en échange du versement d'une contribution financière à des programmes d'information, de formation ou d'innovation en faveur de la maîtrise de la

demande énergétique ou de réduction de la précarité énergétique. Parmi les « fiches standardisées », on peut citer celle du Service d'autopartage en boucle (TRA-SE-I 12). Début 2020, on recensait 28 programmes CEE Transport (pour en savoir plus, consulter le site de l'Ademe)¹³. À titre d'exemple, on mentionnera trois programmes :

- **AcoTE** porté par CertiNergy, l'ANPP et La Roue Verte – qui ambitionne de sensibiliser, directement ou indirectement, plus de 25 000 décideurs publics aux intérêts du covoiturage du quotidien dans les espaces ruraux et développer des lignes de covoiturage sur-mesure ;
- **Alvéole**, porté par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et la société de conseil en performance énergétique ROZO, a pour ambition d'accélérer la création de stationnements vélo et d'accompagner le changement de comportement. Il permet aux maîtres d'ouvrage de financer des emplacements vélos à hauteur de 60% : abris vélos, supports d'attaches couverts en extérieur et arceaux vélos dans les locaux existants. Alvéole finance aussi, à 100%, des actions de sensibilisation à l'éco-mobilité. Alvéole cible les pôles d'échanges multimodaux, les établissements scolaires et universitaires, le parc d'habitat social et les lieux accueillants du public. Il s'adresse aux maîtres d'ouvrage : collectivités territoriales et leurs groupements, administrations et établissements publics, etc.
- **Colis Actif'**, porté par la FUB qui vise à expérimenter un mode décarboné de livraison de colis sur les derniers kilomètres par la mobilité active et notamment le vélo, en particulier dans les agglomérations bénéficiant d'une « feuille de route qualité de l'air ».

¹² En application de la loi POPE de 2005, le décret n° 2010-1663 fixe les obligations d'économies aux fournisseurs d'énergie. Les fournisseurs d'électricité, de gaz, de fioul et de carburant qui dépassent un certain seuil ont une obligation et doivent fournir un quota de Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) à l'issue d'une période de 3 ans. En cas de non fourniture des Certificats d'Économies d'Énergie à la fin de la période triennale, l'obligé paiera une pénalité libératoire. Depuis le 1^{er} janvier 2018, a démarré une 4^e période des CEE. Tout demandeur de CEE doit prouver son rôle actif et incitatif avant la signature des devis des maîtres d'ouvrages. Tout dépôt, sauf dérogation annuelle, doit être au minimum de 50 GWhc. Il y a un renforcement des règles de contrôle et de qualité des travaux réalisés.

¹³ Ademe, *Principes de fonctionnement du dispositif CEE*, <https://www.ademe.fr/expertises/changement-climatique/passer-a-l'action/comment-valoriser-economies-denergie-cee/principes-fonctionnement-dispositif-cee>

LA DSIL ET LE FEDER : DES AIDES À L'INVESTISSEMENT LOCAL

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) instituée à l'article L. 2334-42 du Code général des collectivités territoriales s'adresse aux communes et EPCI à fiscalité propre de métropole et des régions d'outre-mer, ainsi qu'aux PETR souhaitant bénéficier d'une subvention pour la réalisation d'un projet d'investissement. L'instruction⁴ du 14 janvier 2020 adressée par le gouvernement aux préfets de régions et de départements indique que la DSIL peut financer des projets en matière de transport durable, dont le vélo, dans le cadre du grand plan d'investissement (GPI), par exemple le développement de plateformes de mobilité et les aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives. Les investissements concourant au seul développement de l'usage particulier du véhicule thermique ne peuvent être soutenus au titre de cette initiative et ne rentrent pas dans l'objectif d'allocation de 35% définie pour la DSIL dans le cadre du GPI. La DSIL peut par ailleurs financer des solutions innovantes pour la mobilité du quotidien, durable et pour tous. Pour s'assurer de la maturité technique des projets, les préfets peuvent demander le financement de l'ingénierie par l'Ademe, par exemple sur des projets en faveur du covoiturage, de l'autopartage, du transport solidaire.

À noter :

- les actions éligibles à une subvention au titre de la DSIL dans le cadre d'un contrat de ruralité sont destinées notamment à renforcer la mobilité, la transition écologique et la cohésion sociale ;
- la DSIL peut financer du soutien à l'ingénierie dans le cadre d'intervention de l'agence nationale de cohésion des territoires (ANCT).

Le fonds européen de développement régional (FEDER), est une composante des fonds européens structurels et d'investissement (FESI). Il a pour vocation de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'UE en corrigeant les déséquilibres entre régions.

Pour la période 2014-2020 en France, le FEDER représente 9,5 milliards d'euros et intervient sur différentes thématiques telles que le développement technologique et l'innovation ou encore la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. La gestion du FEDER est confiée aux conseils régionaux.

⁴ Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, Instruction relative à la composition et règles d'emploi des dotations et fonds de soutien à l'investissement en faveur des territoires en 2020, 14 janvier 2020

En parallèle, d'autres voies de financement, de nature très diverse, peuvent être mobilisées par les intercommunalités : réponse à des appels à projets, sollicitation de fonds nationaux ou européens tels que la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL – voir encadré ci-dessus) ou le **fonds européen de développement régional** (FEDER). La communauté de communes de la Plaine de l'Ain, qui travaille sur le déploiement d'un bouquet d'offres à destination des salariés d'un parc d'activités (voir p. 78) finance par exemple une partie de son projet de mobilité grâce à ces enveloppes financières.

Les collectivités peuvent aussi solliciter des prêts. La Banque des Territoires, partenaire associé à l'Ademe et au Cerema dans le cadre de la démarche France Mobilités en propose deux types : le prêt au secteur public local est destiné à financer des opérations relevant de divers domaines d'action publique, dont les transports. Le **Mobi-Prêt** est dédié aux projets de modernisation d'infrastructures de transport et au développement des mobilités innovantes. Il s'adresse aux collectivités autorités organisatrices pour une durée variant de 25 à 50 ans. Ces prêts peuvent être accompagnés d'un co-financement, jusqu'à hauteur de 50%, d'une étude réalisée en amont du déploiement d'un projet de mobilité.

Le prêt institutionnel est un levier de financement connu, mais pourquoi ne pas miser également sur des logiques innovantes de concertation et d'implication citoyennes ? Ces dernières prennent de l'ampleur et évoluent grâce aux réseaux sociaux.

Des plateformes de **financement participatif** sont aujourd'hui dédiées aux projets publics. Parmi elles, « Collecticity » propose plusieurs solutions destinées aux collectivités, afin de diversifier leurs sources de financement et d'impliquer les citoyens de manière innovante dans les projets publics. La collectivité a ainsi la possibilité de solliciter des dons et préventes avec ou sans défiscalisation, ainsi que des prêts et obligations. Cette logique participative permet le financement de projets et génère avant tout de nombreuses externalités positives : elle véhicule une image positive du

territoire et responsabilise les citoyens à travers l'engagement financier. C'est l'acceptabilité des solutions déployées qui est renforcée et qui participe à faire des habitants les ambassadeurs du changement et les usagers du nouveau service.

Afin de créer une dynamique de territoire et d'obtenir un premier diagnostic des besoins de mobilité des habitants, la jeune entreprise innovante propose également une démarche de référendum en ligne, déployable en amont de la campagne de financement. Alors que les collectivités sont amenées à développer de nouvelles alliances et coopérations territoriales afin d'adapter les offres de mobilité aux usages, pourquoi ne pas mutualiser par exemple la mise en place de référendums et de projets de financement participatif ?

Enfin, l'**investissement en capital** est aussi une possibilité au travers des **sociétés coopératives d'intérêt collectif** (SCIC). Les collectivités locales ont la possibilité de monter au capital de ces sociétés à hauteur de 50%. Plusieurs SCIC dans le champ des mobilités ont été constituées comme Citiz (autopartage) ou Rézo Pouce (autostop organisé).

En tout état de cause, les offres de mobilité dans les espaces de faible densité se construisent différemment, selon les besoins, les situations territoriales mais aussi selon la manière dont les communautés de communes s'emparent des problématiques de mobilité. Si certaines organisent déjà des services de transport au titre de leurs compétences facultatives, nombreuses sont celles qui, depuis quelques années, recourent à l'expérimentation en matière de management de la mobilité. Elles en soulignent les atouts, notamment dans la perspective d'un positionnement sur la prise de compétence d'organisation de la mobilité. Selon les situations, différents leviers de financement pourront être sollicités par les communautés de communes. Quoi qu'il en soit, les logiques de coopération et de contractualisation seront plus que jamais nécessaires face à l'ampleur des besoins. Celles-ci pourront s'exprimer et s'organiser à travers le nouveau cadre contractuel posé par la LOM.

FINANCEMENT DES MOBILITÉS DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS ET RURAUX : LES PROPOSITIONS DE L'ADCF

L'AdCF a toujours estimé que le versement transport (VT) est une fausse piste de financement des mobilités rurales et périurbaines, la densité en employeurs étant trop faible pour garantir un rendement suffisant. La faiblesse du tissu économique et de sa capacité contributive ne permettra pas de dégager des ressources importantes. En revanche, les entreprises concernées seront extrêmement critiques d'être assujetties alors qu'il n'existera pas de service de transport régulier pour leurs salariés. Elles dénonceront la « double peine ». Leur avantage comparatif d'être dans la ruralité (moindres charges fiscales et moindres coûts fonciers) sera remis en cause. Les gains supplémentaires n'excéderaient pas au maximum 180 millions d'euros au niveau national, selon les chiffres transmis par l'ACOSS -Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale- (dans l'hypothèse où seraient institués les taux plafonds). En comparaison avec le produit actuel du VT (8 milliards d'euros/an), ce montant ne semble pas à la hauteur des enjeux.

Le financement de la mobilité dans les espaces peu denses pourra difficilement être assuré à partir de la fiscalité propre de ces territoires et de leurs contribuables. Ce serait là aussi double peine. La crise des Gilets Jaunes a bien montré (comme les Bonnets Rouges en 2013) l'extrême sensibilité des « ruraux » et « périurbains » à toute taxation nouvelle, sous une forme ou une autre. Ils estiment non sans raison contribuer déjà fortement à la fiscalité via la TVA et la TICPE (ex-TIPP) qui frappe les carburants et que la trajectoire de la contribution climat énergie (CCE – ou « taxe carbone ») était censée augmenter fortement.

Pour l'AdCF, c'est un retour plus visible de cette fiscalité « carbone », déjà existante, qu'il faudrait aménager pour financer des mobilités alternatives à l'usage particulier de l'automobile et des solutions de mobilités dans les espaces

peu denses. **Les contrats opérationnels de mobilité devront nécessairement comprendre un volet financier pour réussir.**

L'AdCF a proposé qu'il faudrait que des fonds dédiés y contribuent, dans un cadre régional. Ces fonds pourraient être : soit co-gérés par l'État et les régions dans le cadre des Contrats de Plan États-Régions ; soit confiés aux régions (avec un cahier des charges précis) sur le modèle des fonds européens.

La future programmation des fonds structurels pourrait également comprendre un volet mobilités, en miroir des financements nationaux.

Pour l'AdCF, la CCE était la meilleure ressource à affecter, pour partie, au financement de la transition écologique dans les territoires, dont son volet « mobilités ». Ce serait le moyen de traduire concrètement les engagements du président de la République dans le cadre du grand programme d'investissement de 50 milliards (dont 10 devaient être fléchés en direction des collectivités).

La CCE pourrait ainsi financer les investissements dans les mobilités actives et partagées dans les espaces de faible densité :

- aménagement des grands corridors cyclables et programmation de la continuité des itinéraires cyclables (plan vélo) ;
- construction de parcs de stationnement sécurisés pour les vélos à proximité des gares (ou dans les gares) ;
- haltes ferroviaires et pôles d'échanges (équipements prévus par la LOM) ;
- implantation de bornes de recharge électrique sur le domaine public de voirie ;
- aménagement d'aires de covoiturage ;
- aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique dans le cadre de plans de mobilités des salariés...



PARTIE 2

COOPÉRATIONS INTERMODALES
ET NOUVELLE CONTRACTUALISATION
TERRITORIALE

Les actifs parcourent des distances de plus en plus longues pour rejoindre leur lieu de travail. La conséquence est celle d'un élargissement du périmètre des marchés locaux du travail. D'après une récente publication de l'Insee, « un tiers des actifs, soit 9 millions de personnes ne travaillent pas dans leur intercommunalité de résidence; ce taux de sortie atteint ou dépasse même 50% dans la moitié des intercommunalités. »¹⁴

La refonte de la carte intercommunale, avec le passage de 2 145 communautés et métropoles à 1 260 de 2016 à 2017, a nécessairement fait baisser de manière significative ce taux de sortie. Mais il serait vain de vouloir étendre toujours davantage les contours des intercommunalités et de rechercher un périmètre optimal en matière de gestion des mobilités.

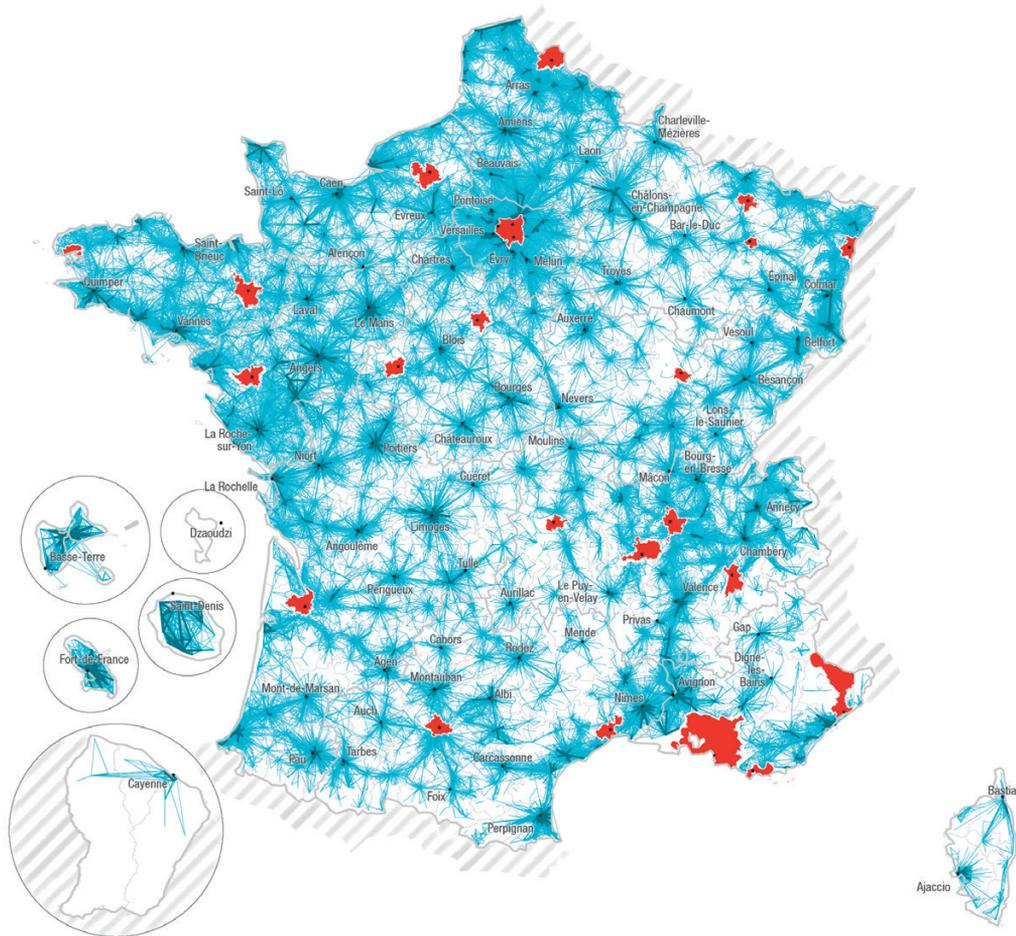
C'est pourquoi les collectivités locales doivent coopérer à des échelles plus vastes que leurs périmètres administratifs. En matière de gestion des mobilités, ces coopérations doivent à la fois être horizontales – entre intercommunalités – et verticales, sous l'égide du chef de file de l'intermodalité : la région.

Afin de se donner les moyens de cette ambition et déployer des offres de mobilités territoriales, rationnelles et utiles à tous, la LOM porte un nouveau cadre de contractualisation. Celui-ci s'articule autour d'un espace de coopération, le bassin de mobilité, et d'un outil de contractualisation, le contrat opérationnel de mobilité.



« La LOM porte un nouveau cadre de contractualisation. Celui-ci s'articule autour d'un espace de coopération, le bassin de mobilité, et d'un outil de contractualisation, le contrat opérationnel de mobilité. »

¹⁴ R. Reynard, V. Valles, *Les emplois se concentrent très progressivement sur le territoire, les déplacements domicile-travail augmentent*, Insee, septembre 2019



CARTE DES FLUX DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL HORS MÉTROPOLIS

Métropoles

 Périmètre administratif de la métropole

Nombre de déplacements domicile-travail quotidiens

-  De 500 à 5 000
-  De 100 à 500
-  De 15 à 100

Sources : CGET DST, nosdonnees.fr, neo-nomades.com, hautstiers-lieux.org, makeryinfo, cooptierslieux.net, guillaume-rouan.net, coworkinggrandlyon.com, coworkinginitiatives.com, bureauapartager.com, le réseau des Tiers-Lieux Occitanie, la Région Grand-Est, la région Bourgogne-Franche-Comté, GIP Reclia, Coworkmed, La Trame, Sinny&Ooko, RP 2014 Insee, fichier détail mobilité résidentielles, CGET/ Citistats, IGN, COG 2015, "Regards croisés sur les villes moyennes : des trajectoires diversifiées au sein des systèmes territoriaux." CGET 2018

• Réalisation : CGET service carto 2018



INSTAURER UN DIALOGUE TERRITORIAL OPÉRATIONNEL OU COMMENT RENDRE L'INTERMODALITÉ CONCRÈTE

La précédente étude conduite par l'AdCF et Transdev avait esquissé des scénarios pour la définition de nouvelles coopérations intermodales suite au vote de la loi MAPTAM en 2014 et au moment de la préparation de la loi NOTRe en 2015. L'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités enclenche les travaux pratiques.

DÉCLINER DES STRATÉGIES TERRITORIALES À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE MOBILITÉ

Les bassins de mobilité portés par la LOM expriment la volonté de dépasser les périmètres administratifs d'organisation des politiques de mobilité pour se projeter dans de nouveaux espaces de coopération interterritoriaux. Comme le rappellent plusieurs de nos interlocuteurs, il s'agira de définir des espaces d'action publique pertinents correspondant à des bassins d'usage. L'organisation concertée de la mobilité à l'échelle de ces nouveaux périmètres répondra à deux grandes ambitions : garantir d'une part une couverture rationnelle des territoires en évitant le développement d'offres de mobilité en parallèle voire en concurrence les unes avec les autres, et favoriser d'autre part des déplacements intermodaux fluides et efficaces, intégrant l'ensemble des services de mobilité et optimisant les moyens mis en œuvre.

Définis en concertation entre la région, les départements, les syndicats mixtes de transports de coordination (type loi SRU), les autorités organisatrices de la mobilité et les intercommunalités concernées, les bassins de mobilité constitueront le cadre d'action privilégié de la région dans son rôle de chef de file de l'intermodalité et de la coordination de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité.

À l'heure où s'écrivent ces lignes, certaines régions engagent la concertation avec les exécutifs intercommunaux, comme en Pays de la Loire.

Chaque région devra s'assurer de l'appartenance de l'ensemble de ces territoires, AOM ou non, à un bassin de mobilité. Dans cette perspective, deux dispositions sont à noter :

- un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Sauf accord formel de son assemblée délibérante, le territoire d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité ;
- des bassins de mobilité interrégionaux peuvent être définis lorsque l'importance des mobilités dépassant le cadre régional le justifie.

Dans le droit fil de la loi NOTRe qui a instauré un volet intermodalité prescriptif dans le SRADDET, les régions détiennent donc une compétence de prescripteur et de coordinateur. Les contours de leur rôle de chef de filât en matière d'intermodalité sont précisés, en cinq items, par la LOM.



« Les bassins de mobilité constitueront le cadre d'action privilégié de la région dans son rôle de chef de file de l'intermodalité. »

CE QUE PRÉVOIT LA LOI

La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

- *« les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;*
- *la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;*
- *les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;*
- *le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;*
- *l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité. »*

TROUVER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ALTERNATIVES POUR LES TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS

La définition des bassins de mobilité pose aujourd'hui un certain nombre de questions : Comment la région, en tant que chef de file de l'intermodalité travaillera-t-elle à une définition concertée des bassins avec l'ensemble des acteurs concernés? Quelles pourront être les difficultés rencontrées? Quels éléments clés seront à prendre en compte dans la définition des bassins de mobilité? Comment définir de nouveaux espaces de dialogue sans remettre en question le bon fonctionnement des espaces de coopération existants? De premières pistes de réflexion et propositions ont été formulées par les acteurs rencontrés.

Diagnostiquer les pratiques et les besoins : un préalable à l'élaboration de bassins de mobilité pertinents

Définir un périmètre commun d'action publique, c'est avant tout pouvoir caractériser les usages dominants de la mobilité et identifier les besoins de mobilité qui s'expriment en son sein. Quelle méthodologie employer? Des éléments clés ont-ils intérêt à être pris en compte dans la définition des bassins de mobilité? Pour de nombreux acteurs interrogés, la pertinence de ces nouveaux périmètres d'usage reposera en grande partie sur la mise en commun des diagnostics territoriaux. Les données à la fois quantitatives et qualitatives sur la mobilité ainsi que l'existant en matière de transports, seront des éléments à prendre en considération dans la méthodologie. Ces données permettront notamment de comprendre les trajets effectués (origine et destination), les modes utilisés et les pratiques intermodales de mobilité déjà à l'œuvre. Dans cette perspective, plusieurs acteurs seront des partenaires incontournables à associer aux réflexions de par les diagnostics, études et travaux prospectifs qu'ils réalisent auprès des territoires.

Il s'agit par exemple des agences d'urbanisme et des syndicats mixtes de SCoT. Ces derniers abordent de nombreux volets de la mobilité (multimodalité, intermodalité, mobilités partagées, stationnement, etc.) et ont ainsi une approche transversale des problématiques de mobilité : celle de l'urbanisme.

Il ressort des entretiens menés dans le cadre de cette étude que l'accès à des données scientifiques fiables et récentes représente une difficulté pour un certain nombre de communautés de communes. Certains soulignent que si l'Insee dispose de données sur les déplacements domicile-travail¹⁵, celles-ci ne peuvent pas toujours être complétées par des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD), entraînant une méconnaissance des pratiques de mobilité d'une partie de la population. Pour la communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon qui travaille actuellement sur le développement d'une offre de covoiturage (voir p. 82), les EMD sont coûteuses et ne trouvent pas toujours une pertinence en milieu rural. À ce titre, les expérimentations réalisées dans les territoires ruraux représentent une opportunité pour mieux cerner les usages sur les territoires. La communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon espère par exemple que le lancement de son expérimentation pourra nourrir, grâce aux retours d'expérience, un premier diagnostic des pratiques de mobilité. Ce dernier pourra être croisé avec les données Insee de déplacements domicile-travail et permettra à la fois de prendre du recul sur ces données théoriques et d'alimenter la réflexion des acteurs du territoire. Certaines intercommunalités construisent quant à elles leurs propres études. Le défi sera alors de recouper l'ensemble de ces données afin d'avoir une vision précise et large de la mobilité.

Les collectivités locales ne partent pas d'une feuille blanche : de nombreuses démarches

de coopération « inter-territoriales » se rapprochent déjà des bassins d'emploi élargis. Les zonages statistiques de l'Insee, en aires urbaines ou en zones d'emploi, ont souvent constitué une aide à la décision pour définir les périmètres de ces structures de coopération. Ils pourront aussi éclairer les réflexions sur la définition des bassins de mobilité. Pour certains, les bassins de mobilité peuvent par exemple être envisagés en superposant le zonage des aires d'influence des villes avec celui des bassins de vie. Ces derniers sont fondés sur des déplacements théoriques, vers un pôle regroupant la moitié des équipements de gamme intermédiaire (collège, supermarché, etc.) mais ne prend plus en compte depuis 2012 le critère de l'emploi.

L'analyse des données qualitatives et quantitatives ne constituent pas le seul levier d'action. Les approches de travail collaboratives et multi-partenariales représentent une maille d'étude humaine pouvant compléter ces données statistiques. Dans le Sud Avesnois, l'association des habitants et des partenaires de la santé, de l'insertion, mais aussi les acteurs économiques, associatifs, académiques et institutionnels du territoire, ont permis d'établir un diagnostic précis des usages et besoins de mobilité des habitants. Une telle approche a été favorisée par l'échelle de travail de la communauté de communes.

Une démarche de co-construction impulsée par les territoires

Telle qu'envisagée par la LOM, il apparaît pour une grande majorité des acteurs interrogés que la définition des bassins de mobilité ait tout à gagner à être le fruit d'un travail de co-construction entre les régions et les intercommunalités. En associant aussi les départements, gestionnaires des routes nationales. La dynamique doit être ascendante et « *partir des initiatives et dynamiques locales*

¹⁵ À partir des données contenues dans le recensement de la population, on peut connaître les flux de travailleurs habitant dans une commune et travaillant dans une autre ; ceux-ci peuvent être agrégés à l'échelle des zones d'emploi

d'acteurs connaissant bien leur territoire et ses contours. » Cela confortera la légitimité de l'acteur régional dans son rôle de chef de file tout en étant gage d'efficacité en formant des bassins de mobilité au sein desquels pourra se manifester une véritable volonté politique d'agir. La région sera quant à elle garante d'une vision systémique du fonctionnement de son territoire.

Quelle place les communautés de communes trouveront-elles dans la négociation ? En particulier celles qui ne seront pas autorité organisatrice de la mobilité ? La région, dans son rôle de coordinatrice, sera-t-elle garante de la bonne association de l'ensemble des acteurs concernés, et de la prise en compte des points de vue et intérêts variés ? La définition des bassins de mobilité pourra être abordée différemment selon les territoires. Les premiers à s'y lancer inspireront certainement les suivants. Il n'y aura pas une mais des façons de faire, et cette souplesse sera d'ailleurs nécessaire à la définition de bassins pertinents et adaptés aux usages de mobilité.

Vers une diversité de bassins de mobilité

Face à la diversité des configurations territoriales, des usages de la mobilité et enjeux associés, les bassins de mobilité couvriront des périmètres et typologies de territoires variés. Ainsi, si certains se structureront autour d'une ou plusieurs agglomérations denses, d'autres n'associeront peut-être que des communautés de communes de taille moyenne.

Les données quantitatives et qualitatives, l'existant en matière de transport ainsi que les points de connexion sur les territoires seront des éléments qui alimenteront certainement les négociations et les décisions. Aussi, la cartographie des 2 993 gares actives pourrait-elle constituer une aide à la décision dans la perspective du regroupement de plusieurs intercommunalités ? Les gares constituent en effet une référence dans la connexion des différentes offres de mobilité mais certaines intercommunalités n'en comptent pas sur leur territoire. Ces dernières pourraient par

exemple se regrouper avec leurs voisines dotées d'une gare et travailler conjointement à des solutions de rabattement vers ces pôles. Les gares constituent un exemple mais d'autres points de connexion tels que les aires de covoiturage, les parkings peuvent alimenter ces réflexions.

Certains interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette étude avertissent sur le risque de créer un modèle type de bassin. Il est souligné à cet égard que *« la notion de bassin ne doit pas entraîner une normalisation excessive. Les bassins de mobilité auront des échelles variées car ils ne couvriront pas les mêmes réalités en termes de densités territoriales et d'usages de la mobilité. »*

Pour la communauté de communes du Sud Avesnois (voir p. 80), le bassin de mobilité des habitants de l'intercommunalité pourrait s'organiser autour du Sud Avesnois, de la région d'Hirson et d'une partie du département de l'Aisne, la Grande Thiérarchie. Il regrouperait ainsi sur un périmètre assez restreint des espaces faisant face à des problématiques rurales communes. Cette réflexion rejoint une vision partagée par d'autres, pour qui les découpages en bassins de mobilité suivront des stratégies différentes : de petits périmètres restreints permettront par exemple de s'adapter à des enjeux localisés et donner du sens à la mobilité, alors qu'un périmètre beaucoup plus large aura quant à lui l'avantage de rassembler une certaine masse critique. Toutefois, si les bassins de mobilité auront des configurations à géométrie variable, *« on envisage difficilement qu'un bassin de mobilité puisse épouser le périmètre d'une seule AOM, sauf si celle-ci constitue déjà l'aboutissement d'une coopération territoriale forte sur un territoire correspondant à une réalité de mobilité. »*

Certaines intercommunalités se situeront probablement à la frontière de plusieurs bassins de mobilité. Dans ce cas, où poser les limites et vers qui se tourner ? Il est important de rappeler, dans ce contexte, qu'une intercommunalité ne pourra pas être coupée en deux. Certaines intercommunalités devront donc choisir leurs alliances. Pour cela, une analyse plus fine des

LES 3 000 GARES FRANÇAISES

2019

INTERCOMMUNALITÉ
géographie au 01/01/2019

RÉSEAU DE GARES*
EN 2017

- Gare d'intérêt national
- Gare d'intérêt régional
- Gare d'intérêt local

*Segmentation selon l'intérêt national, régional ou local de la gare.

Catégorie A : gares de voyageurs d'intérêt national. Ces gares sont celles dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100% des voyageurs.

Catégorie B : gares de voyageurs d'intérêt régional. Le périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares n'appartenant pas à la catégorie A mais dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an.

Catégorie C : gares de voyageurs d'intérêt local. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares de cette catégorie. La redevance est fixée, par région, pour l'ensemble des gares de cette catégorie.

Sources : Sncf, Insee RP 2015, DOCL 2019

usages sera certainement pertinente et le dialogue entre les différents acteurs, les citoyens, primordial. Pourquoi ne pas envisager par exemple des réunions croisées à deux voire trois bassins de mobilité afin de réfléchir communément aux problématiques des intercommunalités frontalières? Le bassin de mobilité constituera un cadre d'action commun et les régions pourront assurer un rôle de coordination auprès des intercommunalités situées à la croisée de plusieurs périmètres d'usage.

Quoi qu'il en soit, il est fort à penser que les découpages de demain constitueront une première échelle de réflexion. Les bassins de mobilité sont des périmètres qui seront amenés à vivre et évoluer. À partir de 2020, leur définition se fera de manière progressive selon le degré de maturité des coopérations politiques et/ou de la redéfinition des projets de territoire qui pourront résulter de l'arrivée de nouveaux élus à la tête des exécutifs intercommunaux puis régionaux. De nombreuses formes de coopérations inspirantes existent déjà à l'échelle de périmètres d'usage et peuvent nourrir les réponses qui seront apportées à ces nouveaux défis.



« Les bassins de mobilité sont des périmètres qui seront amenés à vivre et évoluer. »

S'APPUYER SUR DES PRATIQUES ET ORGANISATIONS DE COOPÉRATION EXISTANTES?

Il existe aujourd'hui de nombreux espaces de coopération à l'échelle desquels sont menées des études, voire organisées des politiques de mobilité. Plusieurs outils institutionnels et formules juridiques existent dans le Code général des collectivités locales¹⁶ pour l'organisation politico-administrative de ces coopérations. Ces coopérations ne sont pas remises en cause par la LOM. Bien au contraire, elles doivent pouvoir inspirer la définition des futurs bassins de mobilité lorsqu'elles sont pertinentes. Car avant de définir de nouveaux périmètres d'action publique, pourquoi ne pas capitaliser sur ceux qui fonctionnent bien? Plusieurs familles de structures peuvent être citées parmi la « France des syndicats mixtes ».

Tout d'abord, citons les syndicats mixtes compétents en matière de transport et d'organisation de la mobilité. « Fermés » ou « ouverts » (à d'autres collectivités territoriales ou élargis (à d'autres catégories d'établissements publics), leurs formes sont plurielles. Certains sont AOM en lieu et place de leurs membres, d'autres ont pour fonction de coordonner les actions des différentes AOM qui les composent, avec des missions dédiées en matière d'intermodalité (syndicats mixtes dit « loi SRU »). Le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) (voir p. 90) ou encore le syndicat mixte de transport de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) (voir p. 94), coordonnent des services de mobilité et mènent des réflexions à l'échelle de périmètres d'usage qui pourront, demain, constituer des bassins de mobilité pertinents. Ils intègrent tous deux des territoires de typologies variées : espaces métropolitains denses, villes moyennes, communes

¹⁶ Pour en savoir plus, voir le guide de la direction générale des collectivités locales (DGCL) : *Guide des coopérations à l'usage des collectivités locales et de leurs groupements*, juillet 2019 https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/dgcl_v2/CIL2/20190712_guide_des_cooperations.pdf

périurbaines et rurales peu denses... À l'échelle d'un syndicat mixte de transport, la LOM prévoit la possibilité de moduler le taux du versement mobilité par intercommunalité membre selon un critère déterminé à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal. Le ministère de la Transition écologique et solidaire (chargé des transports) fait le pari que cette disposition incitera à la création ou l'élargissement de nouveaux syndicats mixtes avec l'idée de permettre à des intercommunalités de taille plus modeste de trouver leur place au sein de ces structures de coopération, sans avoir à contribuer au coût des services de transports collectifs en site propre ou « modes lourds » mis en place dans les villes denses et les intercommunalités centrales.

La formule du syndicat mixte fermé a été créée pour organiser les coopérations entre les collectivités du bloc local (communes et intercommunalités)¹⁷. Ce sont les transferts de compétence opérés par leurs membres qui définissent leurs statuts. En fonction des statuts du syndicat mixte fermé, celui-ci pourra être :

- spécialisé, par exemple, en matière d'organisation de la mobilité ou pour l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCoT);
- polyvalent, en exerçant plusieurs compétences.

C'est aussi à cette catégorie des syndicats mixtes fermés qu'appartiennent les syndicats mixtes de Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux (PETR) et les pôles métropolitains. Dans la pratique, ces deux derniers sont dotés par leurs intercommunalités membres de compétences multiples (dont celle, dans certains cas, de l'élaboration du SCoT).

Les PETR regroupent des intercommunalités à fiscalité propre afin de porter un projet commun entre des petites et moyennes villes, et des territoires ruraux situés hors métropole. Les PETR agissent à l'échelle des bassins de vie

« Les syndicats mixtes compétents pour élaborer un SCoT ou les pôles métropolitains constituent des échelles de réflexion inspirantes pour la définition des bassins de mobilité. »

et sont notamment compétents pour élaborer des projets de territoire en matière de développement économique ou d'aménagement du territoire. Ils peuvent ainsi porter des actions relatives à la mobilité des habitants et ont la particularité d'être mentionnés comme de possibles AOM après transfert de la compétence d'organisation de la mobilité par leurs membres. Cette capacité a été instaurée par la LOM. Depuis 2018, le PETR du Pays du Lunévillois, situé en région Grand Est, organise les services de mobilité sur le périmètre des intercommunalités qui le composent (voir p. 76). Au moment de la promulgation de la LOM, c'est le seul PETR AOM de France.

Toutefois, on peut considérer que tout type de syndicat mixte fermé pourrait se voir transférer par ses membres la compétence d'organisation de la mobilité. L'AdCF a saisi la DGCL pour obtenir une réponse sur ce point.

Pour une part importante des personnes interrogées, les syndicats mixtes compétents pour élaborer un SCoT ou les pôles métropolitains constituent des échelles de réflexion inspirantes pour la définition des bassins de mobilité. Ils ont en effet acquis aujourd'hui un rôle essentiel pour l'analyse prospective des territoires, particulièrement dans le champ de la mobilité et de l'urbanisme, mais aussi pour nouer des alliances territoriales entre intercommunalités.

¹⁷ CGCT, art. L. 5711-1

À l'échelle des syndicats mixtes, notamment les PETR et les pôles métropolitains, les intercommunalités pourront aussi mutualiser des ressources humaines entre des agglomérations ou métropoles et des communautés de communes moins dotées en expertise. C'est une dimension clé des coopérations territoriales horizontales entre intercommunalités.

En fonction de l'étendue des périmètres intercommunaux et des pratiques de coopération à des échelles plus vastes, les futurs bassins de mobilité regrouperont un nombre variable d'AOM. Il ne s'agit pas nécessairement de préfigurer ou de généraliser un modèle d'AOM unique à l'échelle de chaque bassin de mobilité. À titre d'exemple, le syndicat mixte de SCoT de la Vallée de l'Ariège étudie aujourd'hui la faisabilité de la création d'une AOM unique à l'échelle du syndicat mixte de SCoT composé de trois intercommunalités (voir p. 68). Les statuts du syndicat mixte chargé de l'élaboration du SCoT devront alors être modifiés et complétés pour le rendre compétent en matière d'organisation de la

mobilité. Il en serait de même pour un pôle métropolitain mais avec l'obligation que le périmètre de celui-ci soit d'un seul tenant et sans enclave pour constituer un ressort territorial d'AOM (certains pôles métropolitains étant organisés en réseau, avec une discontinuité territoriale).

Quelle que soit l'organisation institutionnelle qui sera retenue par les élus intercommunaux (communautés et métropoles), les bassins de mobilité seront des espaces de réflexion et de coopération à géographie variable pour s'adapter à chaque contexte territorial. Avec une obligation toutefois : ces bassins de mobilité correspondront bien à des périmètres d'action publique en regroupant une ou plusieurs intercommunalités à fiscalité propre.

Le modèle de contractualisation qui sera mis en place en leur sein, à travers les contrats opérationnels de mobilité, doit permettre d'apporter des réponses communes et coordonnées aux besoins et usages identifiés.

ORGANISER LES MODALITÉS D'UNE NOUVELLE COOPÉRATION TERRITORIALE

CONTRACTUALISER À L'ÉCHELLE DE PÉRIMÈTRES QUI DÉPASSENT LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES : COMMENT ABORDER LES FUTURS CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ ?

Rationaliser et coordonner les actions des acteurs de la mobilité

Afin de créer les modalités d'une meilleure gouvernance, la loi d'orientation des mobilités prévoit l'élaboration, au sein de chaque bassin

de mobilité préalablement défini en concertation, d'un contrat opérationnel de mobilité.

Ces contrats se présenteront comme le cadre contractuel permettant à la région, aux intercommunalités et à l'ensemble des acteurs de la mobilité, de penser l'articulation des offres de mobilité dans un objectif de rationalisation et de fluidité des déplacements à l'échelle des bassins de mobilité. Ils définiront les modalités de l'action commune des AOM (voir les questions n° 19, 20 et 21 - questions-réponses juridiques) et constitueront également le cadre de la mise en œuvre opérationnelle des orientations du volet intermodalité du SRADDET.

CE QUE PRÉVOIT LA LOI

- « Art. L. 1215-2.-Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file prévu à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Peuvent être partie au contrat les autres établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire, dont, le cas échéant, une région limitrophe du bassin de mobilité concerné.
- Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés à l'article L. 1215-1, ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.
- Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires. Il fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires mentionné à l'article L. 1231-5. Chaque autorité organisatrice mentionnée aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.
- Dans le cas d'un bassin de mobilité situé sur le territoire de plusieurs régions, ces dernières élaborent et révisent un contrat opérationnel de mobilité dans les mêmes conditions. »

Si la loi en définit les contours, des marges de manœuvre importantes sont volontairement laissées aux territoires. Ainsi, de la même manière qu'il n'y aura pas de bassin de mobilité « type », le contenu des contrats opérationnels de mobilité sera variable et dépendra des enjeux propres à chaque territoire. Cette souplesse fait écho au concept de différenciation territoriale inscrit dans le projet de loi de révision constitutionnelle qui ouvrira certainement des possibilités d'intervention différenciée pour les collectivités sur le champ des politiques de mobilité.

Quels acteurs associer à ces contrats ?

Comme le texte de la LOM le mentionne, certains acteurs devront obligatoirement être associés à ces contrats. Il s'agit des autorités

organisatrices de la mobilité, des syndicats mixtes de coordination (type SRU), des départements et des gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux.

Ces contrats constitueront le cadre privilégié de la coopération intercommunalités-région. En effet, avec la LOM, l'acteur régional se voit doté d'une double casquette en matière de mobilité : Celle de chef de file de l'intermodalité et d'autorité organisatrice de la mobilité régionale d'une part, et d'autre part, celle de future AOM auprès des communautés de communes qui ne souhaiteront pas se positionner à l'horizon 2020 sur une prise de compétence mobilité. Ainsi, les régions seront amenées à redéfinir les contours de leurs offres et leur relation avec les intercommunalités.

LE POINT DE VUE DES SERVICES DE LA RÉGION GRAND EST

Dans la perspective de la nouvelle gouvernance des mobilités qui se dessinera à l'horizon 2021, la région Grand Est repense ses modalités de coopération avec les communautés de communes de son territoire.

C'est tout d'abord la relation que la région entretiendra avec les nouvelles communautés de communes AOM de son périmètre qui doit être réexaminée. À ce titre, la région porte actuellement une attention particulière aux conventions de lignes régionales pénétrantes.

Un deuxième degré de relation se mettra en place avec les communautés qui ne souhaiteront pas se positionner sur la compétence. Dans ce cas, la région Grand Est se veut être une « boîte à outils » auprès des communautés de communes, en leur proposant différentes modalités de coopération.

« La région permet par exemple aujourd'hui à une communauté de communes traversée par une ligne de car régionale de détourner le service au profit de son ressort territorial en payant les kilomètres marginaux effectués, sans prendre en charge la part fixe des véhicules. » Il s'agit d'une stratégie de coopération gagnant-gagnant qui offre à la collectivité la possibilité d'une desserte à moindre coût. La communauté de communes suggère le choix des arrêts et la région examine leur faisabilité. »

L'enjeu à venir pour la région dans son rôle d'AOM auprès de certaines communautés de communes, sera de définir les services à organiser en fonction des contextes. L'acteur régional étudie l'accompagnement des territoires grâce à des mesures de subventionnement.

Il serait pertinent de formaliser ces modalités de subventionnement dans les contrats opérationnels de mobilité.

« Les contrats opérationnels de mobilité pourraient venir enrichir la boîte à outils proposée par la région par un ensemble de mesures d'appui » telles que :

- Des mesures de subventions ;
- De la mutualisation d'infrastructures afin de rationaliser les coûts en partageant les outils ;
- Des plaques d'ingénierie. *« Les régions pourraient se présenter comme des bureaux d'études qui fourniraient à la fois de la matière grise et des ressources humaines pour accompagner les territoires dans l'exercice de la compétence mobilité ».*

Outre ceux prévus par le texte de loi, d'autres acteurs pourront être associés à la mise en place de ces contrats.

Parmi eux, les gestionnaires de voirie et d'infrastructures ou les agences d'urbanisme, par exemple. En effet, l'articulation des offres de mobilité ou encore l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux nécessitent un travail conjoint et coordonné de l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire. La question des propriétés foncières ou de la détention de la compétence voirie font ainsi du gestionnaire de gare et du gestionnaire de voirie deux partenaires indispensables à associer aux contrats. Ainsi, les communautés de communes, qu'elles soient AOM ou non, auront toutes un intérêt à être associées à ces contrats. Pour certains, l'État devrait également être impliqué, de manière directe ou indirecte à travers des appels à projets structurants par exemple.

Sur quel contenu contractualiser ?

Les modalités de l'action commune des AOM énoncées par la LOM constitueront les principaux objets de contractualisation. Mais il est important de rappeler que les territoires auront la souplesse d'adapter ces contours aux enjeux de mobilité qui leur sont propres.

Au regard de nos entretiens, l'articulation des offres régionales aux solutions de mobilité plus souples et le développement des pôles d'échanges multimodaux sont des sujets particulièrement attendus par les communautés de communes.

Considérée comme un totem, au même titre que l'église sur la place du village, la gare est un lieu de connexion central pour les acteurs locaux qui insistent sur la nécessité d'inscrire la coordination

des services en gare dans les contrats opérationnels de mobilité afin d'assurer les transferts efficaces d'un mode à l'autre et proposer une offre de mobilité véritablement compétitive avec la voiture individuelle. Dans cette optique, l'association des autorités locales responsables de l'urbanisme, des gestionnaires de voirie et gestionnaires de gares à ces contrats sera importante pour la mise en place d'une offre multimodale et intermodale en gare et dans les pôles d'échanges multimodaux ainsi que pour l'utilisation du foncier appartenant à SNCF Réseau¹⁸. Ces questions ont été débattues dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2018 qui prévoit une meilleure association des collectivités locales à la gestion des gares¹⁹.

À titre d'exemple, les gares et pôles d'échanges multimodaux ont fait l'objet d'une attention particulière par le syndicat mixte des transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) qui a défini, en concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire, un Plan d'action intermodalité 2019-2021. Ce dernier trouvera sa mise en œuvre opérationnelle dans la formalisation de contrats, préfigurateurs des contrats opérationnels de mobilité (voir p. 94).

Le renforcement de l'intermodalité en gare est en outre un levier d'action pour préserver et dynamiser les lignes régionales, considérées comme vitales pour les territoires peu denses. La LOM apporte une mesure importante avec le transfert de la gestion de l'infrastructure de ces lignes aux régions qui en feraient la demande. Ces dernières pourront elles-mêmes s'en charger ou faire appel à un tiers. Une telle contractualisation pourrait-elle être inscrite dans les contrats opérationnels de mobilité et permettre de pérenniser ces lignes à des coûts financiers moindres pour la collectivité ?

¹⁸ Au cœur des activités de Gares & Connexions, Il y a la valorisation du patrimoine. Malgré des investissements en gare qui atteignent depuis dix ans des niveaux record, le constat est souvent amer du côté des collectivités : lenteur des travaux de rénovation et de mise en accessibilité (souvent en raison de l'imbrication complexe des domanialités entre les différentes entités du groupe SNCF) ; enjeux multiples de sécurité publique en gares et aux abords ; débats sur la « commercialité » de la gare ; fermeture de guichets ou des bâtiments (le plus souvent sans réelle concertation avec les communes d'implantation)...

¹⁹ D. n° 2019-728, 11 juillet 2019, relatif aux comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038754613&categorieLien=id>

OUVRIR LES GARES AUX NOUVEAUX USAGES, LES RÉINSCRIRE DANS LES PROJETS DE TERRITOIRE DES COLLECTIVITÉS

Dans les espaces ruraux, la fermeture des guichets, la disparition des services et le délaissement du foncier nuit à l'attractivité des gares, pourtant essentielles à la mobilité du quotidien et au développement du tissu économique des territoires. Comment les rendre de nouveau attractives ? Quel modèle de gouvernance mettre en place pour atteindre cet objectif ? Le colloque « Place de la gare » organisé en février 2019 par Gares & Connexions, en partenariat avec Régions de France, l'AdCF, France Urbaine et le GART a mis en avant plusieurs pistes de réflexion sur l'avenir des gares.* La nécessité de fédérer l'ensemble des acteurs pour penser la diversification des activités en gare a fait consensus auprès des parlementaires, élus locaux et opérateurs gestionnaires des infrastructures. Les projets de gares doivent aller au-delà du projet ferroviaire et accueillir d'autres services comme des tiers lieux d'activité pour télétravailleurs, des commerces ou services publics.** Selon Michel Neugnot, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté chargé des transports, il s'agit de trouver les leviers du « ré-enchantement » des petites gares afin de faire de ces dernières des lieux de vie et non plus seulement de passage. À l'occasion de ce colloque, la ministre des Transports Élisabeth Borne a évoqué l'importance des mécanismes de pérennisation entre grandes

et petites gares en rappelant que « *les plus grandes doivent jouer leur rôle de locomotive pour toutes les autres* ». Cette position a été partagée par l'ensemble des acteurs qui ont souligné la nécessité de mettre en place une véritable gouvernance des gares. Celle-ci pourra être assurée par les comités de concertation, prévus par la loi de réforme de la SNCF qui associeront un représentant de SNCF Réseau, des représentants des AOM, de la région, des départements, des communes et EPCI concernés, des entreprises ferroviaires et des associations d'usagers. Jean-Luc Rigaut, président de l'AdCF et maire d'Annecy, a également proposé l'instauration de « conseils de gare » permettant de réunir les acteurs concernés par des enjeux communs autour d'un projet de gare. Ces instances de gouvernance pourront trouver leur traduction opérationnelle dans des « contrats de gare », eux-mêmes intégrés aux contrats opérationnels de mobilité.

* Place de la gare, « *Les gares un atout pour les territoires et leurs habitants* », les actes du colloque, lundi 11 février 2019, Palais du Luxembourg

** *Inscrire les 3 000 gares de France dans les projets de territoire : une ambition partagée*, AdCF, 15 février 2019

Pour l'heure, les projets les plus structurants pour les gares et pour la mobilité quotidienne seront sans doute ceux de nouveaux réseaux express régionaux autour des étoiles ferroviaires des métropoles régionales. La LOM prévoit à cet égard que les métropoles, syndicats mixtes et communautés urbaines puissent financer un surcroît de desserte ferroviaire en conventionnant avec la région.

Ces projets peuvent activer de nouvelles solutions pour la desserte des pôles d'activités périphériques des grandes agglomérations et métropoles en réhabilitant les haltes ferroviaires avec des offres cadencées. Parfois ces haltes ferroviaires sont situées à proximité immédiate de zones d'activité, mais, faute d'arrêt ou de dessertes cadencées, le train ne parvient pas à gagner des « parts de marché » sur l'automobile (l'arrêt en gare centrale pour repartir en sens inverse n'ayant pas d'intérêt pour des actifs résidant dans la couronne périurbaine). Des systèmes de desserte terminale depuis ces haltes ferroviaires vers les zones d'activité auraient leur pertinence avec la participation éventuelle des plus gros employeurs dans le cadre de plans de mobilité inter-entreprises.

On peut citer le cas pour l'étoile ferroviaire bordelaise avec le projet de liaisons cadencées entre Bordeaux et son aire urbaine. Ces projets nécessitent des investissements massifs sur une infrastructure dégradée et d'engager des coopérations renforcées entre le gestionnaire de gare, Bordeaux Métropole et ses communes membres. L'explosion des flux pendulaires entre Bordeaux, le Médoc, le bassin d'Arcachon et les autres agglomérations mettent en évidence la pertinence de politiques intermodales qui associeraient les territoires voisins (en dehors de Bordeaux Métropole). Ces solutions intermodales pourraient-elles prendre appui sur le service express métropolitain ?

La coordination entre l'offre régionale non urbaine et les solutions de mobilité plus souples déployées par les communautés de communes est un autre sujet pour lequel la contractualisation facilitera et encadrera l'action.

Dans le Sud Avesnois (voir p. 80), certains acteurs rencontrés soulignent « *qu'à enveloppe constante, des marges de progression importantes sont envisageables en ce qui concerne la localisation des arrêts des cars interurbains ou encore les horaires de passage.* » Un objectif de plus grande coordination entre les besoins identifiés localement et l'offre déployée par la région pourrait ainsi être inscrit dans les futurs contrats opérationnels de mobilité. Une coordination qui doit donc porter sur les horaires, la tarification... mais aussi sur la mise en place de pôles d'échanges multimodaux (PEM), sur les questions de stationnement, afin de renforcer les logiques intermodales et veiller à une meilleure répartition des moyens pour une mobilité inclusive à l'échelle du périmètre d'action.

Les enjeux de mobilité sont variés selon les territoires et il est important de garder à l'esprit que les objectifs inscrits dans les contrats de mobilité pourront être très différents d'un territoire à l'autre.

Pour certains, « *ces contrats ne doivent pas devenir le support d'un type de mobilité et rester des contrats d'objectifs communs* ». D'autres suggèrent a contrario que « *plusieurs contrats peuvent être élaborés selon les besoins et l'objet de la coopération.* » Quoi qu'il en soit, l'ensemble, des offres et services de mobilité trouveront leur place dans ces contrats. Comme le soulignent certains acteurs, « *les contrats opérationnels de mobilité devront intégrer une difficulté qui est le basculement d'un système de coopération organisé très fortement autour des transports publics, à un système où ceux-ci s'articulent de plus en plus avec une offre privée et partagée.* »

Si les contrats opérationnels de mobilité porteront facilement sur des enjeux techniques ou des offres servicielles, ils ne doivent pas perdre de vue l'ambition politique. Certains recommandent par exemple d'envisager ces contrats comme préfigurateurs de plans de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité, ou encore d'intégrer des projets d'innovation, des dispositifs de financement avec une volonté de solidarité, d'élan commun, « *d'alliance servicielle* » dans l'intérêt du territoire vécu.

Comment contractualiser ?

Deux éléments principaux constitueront ce nouveau cadre contractuel : le choix de la gouvernance et les leviers de financement sollicités. Comme le soulignent de nombreuses personnes rencontrées, « *il est nécessaire que ces contrats s'accompagnent d'engagements financiers précis afin d'assurer la réalisation des objectifs énoncés.* » Pour cela, les leviers sont pluriels (voir p. 35-39) et auront tout intérêt à être envisagés à l'échelle des bassins de mobilité. Pourquoi ne pas envisager l'élaboration de réponses communes à des appels à projets par exemple ? De même, la sollicitation des fonds européens, nationaux et

régionaux d'aide nécessite des ressources humaines du fait de la gestion lourde des dossiers administratifs. Pourquoi ne pas mutualiser des ressources humaines afin de financer des projets communs ? De nombreuses autres pistes sont à explorer telles que la mise en place de logiques de péréquation financière du versement mobilité à l'échelle des bassins de mobilité ou encore le lancement de financements participatifs dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité...

Un pilotage régional des solutions de mobilité servicielle pourra être un des volets de ces futurs contrats opérationnels de mobilité. Tout reste à construire...

CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ

Formaliser la coopération à l'échelle de périmètres d'usages.
Contractualiser l'intermodalité



S'inspirer des formes de contractualisation à l'œuvre dans les territoires

Face à ce large champ des possibles, pourquoi ne pas s'inspirer des formes de contractualisation déjà à l'œuvre sur certains territoires et dont les bénéfices sont soulignés? Le contrat opérationnel de mobilité renforce les coopérations verticales entre la région et les intercommunalités mais appelle aussi à des coopérations plus horizontales entre intercommunalités.

À ce titre, **les contrats de réciprocité** déjà à l'œuvre dans de nombreux territoires constituent un exemple de contractualisation inspirant, dont l'ambition est de favoriser les coopérations interterritoriales entre territoires ruraux, urbains et espaces métropolitains. Plusieurs se sont déjà saisis de cet outil pour impulser une dynamique de travail commune sur l'offre de mobilité. En région Occitanie, le contrat de réciprocité signé en 2017 entre la communauté de communes du Grand-Pic-Saint-Loup et la métropole Montpellier Méditerranée, a donné lieu au développement d'une offre de transport à la demande et d'un service d'autostop organisé afin d'assurer la liaison entre les deux territoires (voir p. 74). Plus récemment, à l'automne 2019, a été signé un contrat de réciprocité entre la région Grand Est, la communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges, la Vallée de la Bruche et l'Eurométropole de Strasbourg. Cette alliance entre territoires urbains et montagnards vise notamment à améliorer l'attractivité de la ligne TER Saint-Dié-Des-Vosges / Eurométropole de Strasbourg afin de « *favoriser l'accès aux emplois et aux services, attirer des actifs et des entreprises, mutualiser l'offre tourisme/loisirs à l'échelle des trois intercommunalités et faire du train une porte d'entrée pour découvrir les territoires et notamment la Vallée de la Bruche* » (source Saint-Dié info, octobre 2019). Ces contrats peuvent être portés à différentes échelles selon les usages de mobilité observés. C'est le cas du PETR du Pays de Retz qui a signé un contrat de réciprocité avec Nantes Métropole.

Les projets en cours sont nombreux : développement de parkings relais aux abords de la métropole ou encore expérimentation de voies de circulation dédiées au covoiturage et aux transports en commun (voir p. 84). Autant d'ambitions qui pourront aussi être inscrites dans les contrats opérationnels de mobilité.

Les contrats de ruralité constituent un autre dispositif de contractualisation dont l'objectif est de formaliser des coopérations verticales. Signés entre l'État et les PETR ou intercommunalités pour une durée de six ans, ces contrats ont bénéficié en 2018 de 446 millions de crédits de l'État. Si la priorité est donnée à l'investissement, un appui à l'ingénierie est toutefois proposé et peut concerner à titre d'exemple, des crédits d'étude ou d'appui au recrutement temporaire d'un développeur territorial.

Alors que ces deux dispositifs connaissent un important succès, la question du financement constitue parfois un frein dans la mise en place des objectifs annoncés. La notion de contrat, employée pour désigner communément le contrat de réciprocité ne fait pas référence à une forme juridique formelle et cet outil ne génère de fait pas d'échanges financiers spécifiques. Il s'agit dans de nombreux cas d'engagements tacites dont la mise en œuvre est étudiée au cas par cas. À cet égard, les contrats opérationnels de mobilité iront plus loin en accordant une place particulière à la contractualisation financière.

Par ailleurs, l'élaboration de stratégies de territoires fortes pose aujourd'hui **la question de la contractualisation unique** réunissant l'ensemble des contrats signés par un territoire. Dans cette perspective, plusieurs acteurs tels que l'Association Nationale des Pôles territoriaux et Pays (ANPP) soulignent la nécessité d'élargir le contenu des contrats de ruralité à la prise en compte des territoires voisins, à l'inter-territorialité des projets ou encore à une plus grande dimension partenariale. Des problématiques qui rejoignent finalement celles des contrats opérationnels de mobilité.

Pour l'AdCF, une contractualisation territoriale globale et unique permettra d'articuler les différents volets thématiques et stratégiques du projet de territoire : contrat de transition écologique, contrat de ville, territoires d'industrie, actions cœur de ville et contrat opérationnel de mobilité. Cette contractualisation territoriale globale permettrait, aux côtés de la région, d'associer les différents opérateurs nationaux avec leurs interventions et maîtrises d'ouvrage propres : SNCF Réseau, Gares & Connexions, Ademe, Agence Régionale de Santé, etc.

S'APPUYER SUR L'EXPERTISE D'USAGE D'UNE GRANDE DIVERSITÉ D'ACTEURS : LES COMITÉS DES PARTENAIRES

Afin de partager les attentes en matière de mobilité et avancer vers une vision commune pour le territoire, la LOM prévoit la mise en place d'un comité des partenaires, sur le modèle francilien du comité des partenaires du transport public en Île-de-France (CPTP). Ce comité devra être mis en place par l'ensemble des AOM et AOMR, quels que soit les services de mobilité, réguliers ou non, ou missions de conseils mis en place dans le cadre de l'exercice de leur compétence. Les AOM ne prélevant pas le versement mobilité sur leur territoire sont elles aussi concernées par cette obligation.

Lorsque la région est compétente sur le ressort territorial d'une ou plusieurs communautés de communes de son territoire, elle crée un comité des partenaires à l'échelle jugée pertinente, équivalente au maximum au bassin de mobilité.

La composition et les modalités de fonctionnement des comités seront fixées librement par chaque autorité organisatrice mais ils devront néanmoins associer, a minima, des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Tout autre acteur du territoire peut y être associé.

Le comité des partenaires n'est pas une instance décisionnaire. Toutefois, il est consulté

annuellement par l'AOM et l'AOMR avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. Le comité des partenaires est également consulté dans deux autres cas de figure : d'une part, avant toute évolution du taux de versement mobilité destiné au financement des services de mobilité, lorsque celui-ci est prélevé sur le territoire ; et d'autre part, avant l'adoption du plan de mobilité par les intercommunalités concernées.

De plus, les contrats opérationnels de mobilité, définis à l'échelle du bassin de mobilité, font l'objet d'une évaluation à mi-parcours, présentée au comité des partenaires de chaque AOM et AOMR constitutive du bassin. Chaque autorité organisatrice rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

Dans l'intention du législateur, ces instances de consultation doivent ainsi permettre aux différents acteurs (AOM, partenaires institutionnels ou partenaires de la sphère économique, éducative, associative, etc.) d'exposer leurs attentes respectives et de partager une culture de la gestion des mobilités et une vision commune pour le territoire.



« Une contractualisation territoriale globale permettrait, aux côtés de la région, d'associer les différents opérateurs nationaux avec leurs interventions et maîtrises d'ouvrage propres. »

CE QUE PRÉVOIT LA LOI

- *« Art. L. 1231-5. Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.*
- *L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1.*
- *Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas de l'article L. 1215-1. »*

Pour beaucoup d'acteurs rencontrés, il est important d'associer à ces comités, comme le prévoit la LOM, les représentants des employeurs et les représentants des associations d'usagers ou d'habitants afin d'échanger sur les objectifs d'adaptation des offres. Les employeurs peuvent éclairer sur les rythmes de vie des salariés (horaires de travail atypiques, déplacements de nuit, etc.), les autres peuvent apporter leurs connaissances d'évolution des usages et des attentes citoyennes. Par leur connaissance des usages et des services de mobilité, ils contribuent à la réussite des projets. D'une manière générale, les personnes interrogées s'accordent pour associer les gestionnaires de pôles générateurs de flux majeurs. Citons simplement l'exemple des chefs d'établissements scolaires qui peuvent nourrir la réflexion sur la question des horaires différenciés entre établissements scolaires.

De plus, de nombreux interlocuteurs soulignent également que les acteurs de la sphère associative, en prise quotidienne directe avec les habitants sur le territoire, ont un rôle central à jouer dans les comités des partenaires. Pour la communauté de communes du Mont des Avaloirs qui travaille actuellement sur le développement des mobilités actives (voir p. 71), il serait pertinent d'associer au comité des partenaires, les acteurs sociaux en prise directe avec les publics en difficulté ainsi que les associations de vélo du territoire. Dans le cadre du projet Avesnois Mobilités (voir p. 80), tourné vers le retour à l'emploi des habitants, il est important d'associer les partenaires de l'insertion présents sur le territoire et quotidiennement en contact avec la population.

Au regard des entretiens menés, les comités des partenaires soulèvent pour certains des questions de représentativité : dans quelle mesure un représentant d'association représentera toutes les associations du territoire ? D'autres s'interrogent sur leur capacité à mobiliser les acteurs du monde économique. Dans les territoires où la majorité des entreprises comptent moins de cinq salariés, comment mobiliser ces personnes sur des horaires de travail ? Ce frein a notamment été

relevé par la communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon, dans le cadre des ateliers de participation mis en place en amont du lancement de leur projet de covoiturage (voir p. 82).

Quel sera donc le bon format pour une action efficace et pertinente ?

La mise en place de ces comités représente une charge de travail, et nécessite de mobiliser des ressources humaines. Un défi pour certaines communautés de communes. Dans la perspective de ce travail, pourquoi ne pas explorer les pistes permettant de mutualiser cette instance à d'autres déjà existantes comme le conseil de développement, par exemple ? En l'absence de formation préexistante, le comité des partenaires devra être créé. Mais il pourrait alors être envisageable que celui-ci intègre d'autres missions de travail et de concertation.

La LOM ne mentionne pas l'obligation de créer une instance spécifique. Des mutualisations peuvent être envisagées afin d'optimiser les ressources disponibles.

Pour certains interlocuteurs, les comités des partenaires pourraient à terme, aller plus loin que la seule consultation et devenir des instances de cogestion, d'évaluation et de suivi des offres déployées. Cela doit néanmoins se faire dans un cadre. *« Ces comités ne doivent pas se substituer à la responsabilité de l'autorité organisatrice de la mobilité. Ils doivent permettre aux différents acteurs d'échanger sur des scénarios soutenables et de partager, par exemple, les études produites. Les contrats opérationnels de mobilité doivent être présentés aux comités des partenaires dans une logique de maîtrise, cela demande une certaine maturité aux AOM. »* Certains évoquent l'idée d'un comité des financeurs qui « coifferait » le comité des partenaires.

« Pour certains interlocuteurs, les comités des partenaires pourraient à terme, aller plus loin que la seule consultation et devenir des instances de cogestion, d'évaluation et de suivi des offres déployées. »

FOCUS : LES COMITÉS DÉPARTEMENTAUX DES MOBILITÉS EN RÉGION OCCITANIE

La région Occitanie a mis en place depuis janvier 2019 des comités départementaux des mobilités. Ces derniers sont constitués des acteurs institutionnels (région, agglomérations, métropoles...), entreprises et opérateurs de transport (transports routiers de voyageurs, SNCF...), collectifs d'usagers, et associations impliquées sur les questions de mobilité. Les comités portent des commissions plus spécialisées. Ces instances de dialogue ont pour objectif de mettre en place une concertation durable entre les acteurs concernés, au regard des problématiques de chaque territoire.

4 grands objectifs sont poursuivis :

- 1° favoriser l'échange et l'expression des besoins en matière de mobilité sur un département.
- 2° permettre la présentation des réponses apportées par la région et les transporteurs et informer sur les projets en cours et à venir;
- 3° solliciter l'évaluation par les usagers des réponses apportées et des actions menées;
- 4° faire émerger des sujets connexes (carburants verts, autopartage, nouvelles mobilités...).

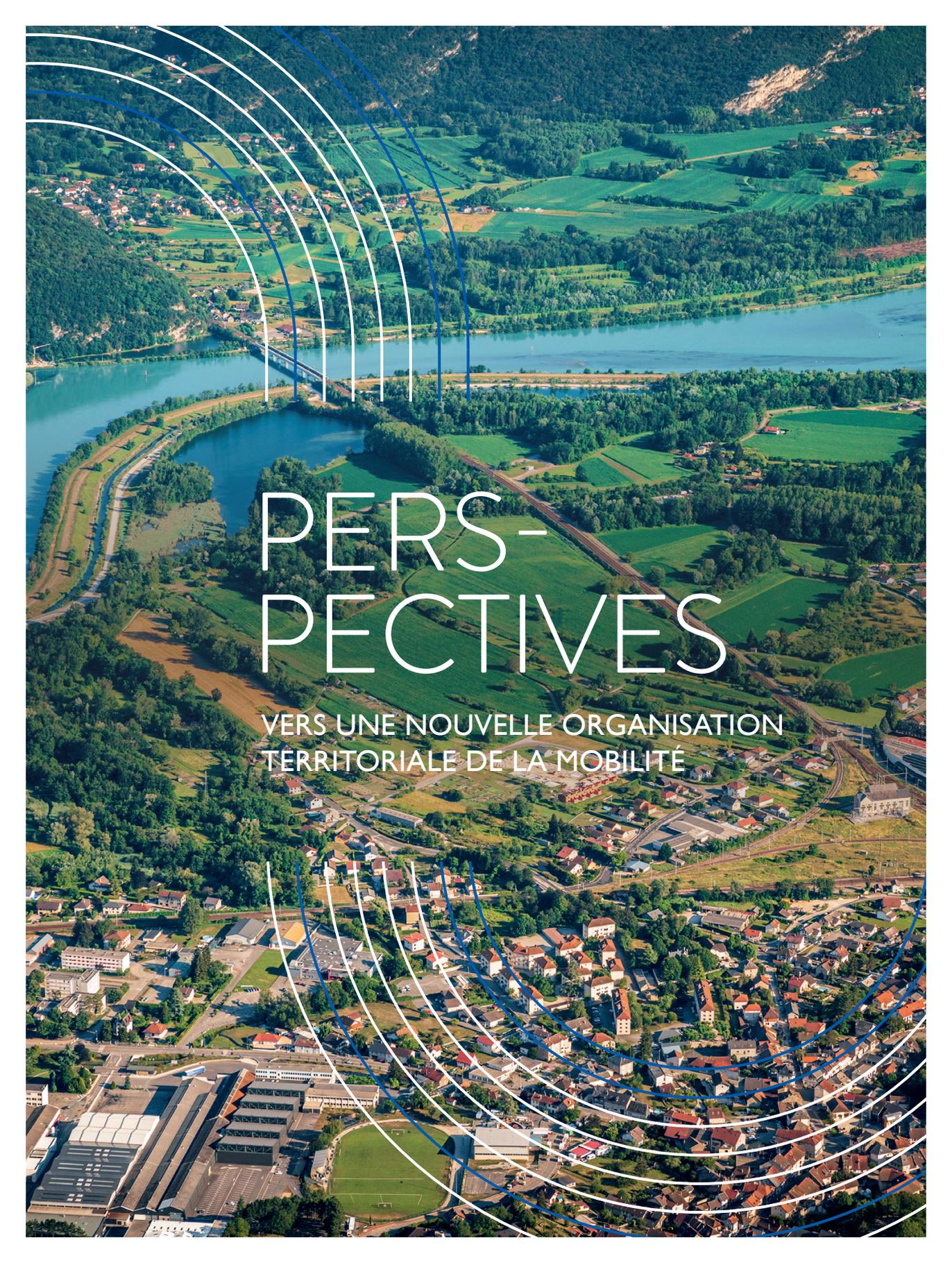
Le comité des partenaires sera-t-il un nouveau laboratoire du management de la mobilité des actifs sur les sites d'activité? La Loi NOTRe a opéré le transfert de milliers de zones d'activité au 1^{er} janvier 2017 au niveau intercommunal. Le transfert de l'intégralité des sites d'activité (entre 24 000 et 32 000 zones d'activité selon les estimations) aux intercommunalités peut permettre une mise en cohérence des politiques de développement économique et de gestion des mobilités. Les sites d'activité économique constituent ainsi « un terrain de jeu » pour massifier le covoiturage, animer le dialogue inter-entreprises afin de rechercher des solutions de mobilité. À l'échelle de ces sites d'activité, le covoiturage domicile travail est un axe central à privilégier dans le cadre de plans de mobilité, car la logique de site permet d'avoir davantage de possibilités pour l'appariement des équipages de covoitureurs. Souvent (rares étant les sites d'activité qui bénéficient de la proximité d'une gare), le covoiturage peut s'avérer plus pertinent pour les salariés travaillant sur ces zones d'activité que la desserte en transports collectifs. En effet, la localisation périphérique de ces zones d'activité rend souvent peu pertinente la desserte par des services de transports collectifs dont le réseau est organisé en lignes radiales depuis le centre-ville. Or, de nombreux salariés de ces zones habitent encore plus loin en périphérie. Par ailleurs, le caractère monofonctionnel des zones d'activité ne permettra pas de prendre des usagers dans le sens inverse... Faute de logements à proximité de ces zones, les bus repartiront à vide, ce qui plombe encore le compte d'exploitation des transports collectifs. Selon une étude conduite en 2017 par l'AdCF et le Cerema sur la maîtrise d'ouvrage intercommunale des zones d'activité, à partir d'une grande enquête conduite auprès de 234 intercommunalités, seulement 21 % des intercommunalités déclarent conduire des actions de management de la mobilité à l'échelle de leurs zones d'activité. Mais 59 % d'entre-elles estiment que cela est nécessaire. Cela s'explique par le fait que très peu, parmi les 163 communautés

de communes répondantes, sont AOM à ce jour. C'est tout l'enjeu de la LOM : positionner les communautés de communes sur les mobilités partagées ou sur des solutions de desserte terminale privées (les conventionnements restent à inventer).

À l'échelle des bassins d'emploi, l'instance du comité des partenaires pourrait-il être un support de « dialogue social territorial » entre intercommunalités gestionnaires des sites d'activités économiques et les organisations patronales représentatives des entreprises financeurs? Cela peut paraître utopique. Mais il faut malgré tout intégrer une avancée : la mobilité sera désormais inscrite dans le dialogue social autour de la qualité de vie au travail... Si les collectivités n'ont pas vocation à s'immiscer dans le champ de la négociation sociale, elles ont en revanche toute légitimité pour organiser les conditions de la mobilité des actifs en concourant à un meilleur aménagement des rythmes de vie des salariés (réflexions sur les horaires décalés, dialogue entreprises-collectivités-chefs d'établissements scolaires, aménagement du temps périscolaire, ouverture des services publics...). Autorités responsables de l'urbanisme, de l'habitat et de l'aménagement économique, les intercommunalités seront d'autant mieux placées pour appréhender de manière transversale la gestion des mobilités.



« Les sites d'activité économique constituent un terrain de jeu pour massifier le covoiturage, animer le dialogue inter-entreprises afin de rechercher des solutions de mobilité. »



PERS- PECTIVES

VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION
TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

La nouvelle organisation des mobilités à venir pose de nombreuses questions et représente un défi d'aménagement du territoire fondamental pour l'orientation sociétale et écologique de la Nation. À cet égard, les enjeux des prochains mandats locaux sont multiples et d'importance.

Ils sont sociaux et sociétaux d'une part, car les attentes en matière de mobilité des Français vivant dans les espaces de faible densité sont fortes. La faculté de se déplacer facilement est une composante essentielle de la qualité de vie. Or, dépendante de la voiture individuelle, une partie de la population est encore aujourd'hui fragilisée et empêchée dans sa mobilité quotidienne. Mais ces enjeux sont aussi environnementaux, car il s'agit de répondre à l'impératif de transition écologique en favorisant le développement de solutions de mobilité durables, alternatives ou complémentaires à l'usage de l'automobile.

La loi d'orientation des mobilités est une véritable boîte à outils qui doit permettre aux acteurs du territoire et de la mobilité de porter une mobilité du quotidien inclusive.

La prise de compétence « au choix » rendue possible pour les communautés de communes, encourage ces dernières à déployer des offres agiles, peu coûteuses et adaptées aux besoins de leur territoire. Il est dans ce cadre important, et les expériences présentées dans cette étude le montrent, de s'appuyer sur les capacités des territoires en favorisant les logiques de co-construction, de collaboration et de participation et en diversifiant les sources de financement.

A l'heure où les déplacements dépassent largement les frontières administratives des territoires, l'organisation de la mobilité ne trouvera sa pertinence et son efficacité que dans la coordination de l'ensemble des acteurs du territoire et de la mobilité, qu'ils soient publics, privés ou associatifs.

Si les défis semblent nombreux, les pratiques ne sont en réalité pas à réinventer. De nombreuses solutions inspirantes et innovantes fleurissent dans les territoires peu denses et certaines formes de coopération et de contractualisation déjà à l'œuvre sont plébiscitées par les acteurs locaux. Leur degré de maturité peut varier selon les territoires, il s'agira de s'en inspirer et de les adapter aux différents contextes locaux.

Dans son ouvrage *L'égalité des territoires. Une passion française*, Philippe Estèbe appelle à trouver les termes d'un nouveau contrat territorial par la construction politique de réseaux territoriaux et la gestion coopérative des interdépendances entre territoires urbains, ruraux et périurbains. « *La mobilité des personnes constitue le principal facteur d'ébranlement du dispositif d'égalité des places* » entre territoires (...) « *La montée en puissance des réseaux et des flux nous oblige à faire le deuil du périmètre pertinent. Il faut donc construire des territoires consistants, capables de conclure entre eux des accords stratégiques* ». (...) Parmi les mutations que les territoires doivent donc opérer : « *devenir des opérateurs de mobilité pour les individus qui puissent construire des itinéraires de vie positifs* ».

À quoi ressemblera la mobilité du quotidien en 2030 ? Accompagnés par le développement du numérique, les territoires peu denses vont-ils connaître un essor des mobilités actives et partagées ? Il est encore difficile de répondre à ces questions mais une ambition est partagée : les territoires de demain seront des territoires qui respirent, des territoires connectés les uns aux autres, articulés... Les collectivités ont entre leurs mains tous les outils nécessaires, et les politiques de mobilité sont désormais à l'agenda politique.



RECUEIL D'EXPÉRIENCES



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR DE BEAUCE (Centre-Val de Loire)

ORGANISER LA MOBILITÉ DES SALARIÉS D'UN PARC D'ACTIVITÉS ET LEVER LES FREINS À L'EMPLOYABILITÉ

LE TERRITOIRE

48 communes – 25 000 habitants

Chef-lieu : Janville-en-Beauce (2 500 habitants)

Département d'Eure-et-Loir

Contexte territorial

Situation au carrefour des bassins d'emploi d'Orléans, Chartes et de la région parisienne.

Présence d'une importante zone d'activités interdépartementale à vocation logistique sur les départements d'Eure-et-Loir et du Loiret : le site d'Artenay-Poupry :

- 1 000 à 1 500 emplois (selon la saisonnalité);
- 17 entreprises sur site;
- Des horaires de travail atypiques.

Offre de mobilité existante

- Aucune desserte du parc n'est assurée en transports en commun;
- présence de trois gares TER actives sur le territoire : Toury, Villages Vovéens et Château Gaillard, situées à plusieurs kilomètres du site d'activités;
- la gare TER la plus proche du site (Artenay) n'est pas située sur le périmètre de l'intercommunalité.



Usages et besoins identifiés

- Un usage exclusif de la voiture individuelle pour accéder au site d'activités;
- de nombreux déplacements réalisés à des horaires variables;
- l'absence de moyen de transport individuel comme frein à la mobilité et à l'accès à l'emploi.

Enjeux : proposer une offre de mobilité flexible, pouvant répondre aux besoins des demandeurs d'emploi dont les horaires de travail sont atypiques et varient fortement d'une entreprise à l'autre.

La solution proposée : « Cœur de Beauce Mobilité », une offre de transport à la demande conduite par des salariés volontaires

- animation de groupes de travail réunissant la collectivité, les entreprises du site, les acteurs institutionnels, de l'emploi et du territoire (Mission Locale, Kuehne&Nagel, agences d'intérim, sous-préfecture, action logement...), l'opérateur de transport et les salariés pour définir le projet;
- proposition retenue : mise en place d'un système de transport à la demande réalisé par des navettes collectives conduites par des salariés volontaires du site d'activités : véhicules de 5 à 9 places mis à disposition des salariés volontaires;
- développement d'une application numérique pour la mise en relation des employés (conducteurs et passagers).

Éléments clés identifiés

- Une économie financière sur les frais de déplacement quotidien pour les utilisateurs du service;
- proposer une solution de mobilité pour favoriser l'accès à l'emploi en combinant offre d'emploi et trajets domicile-travail quotidiens;
- un service favorisant le lien social entre salariés;
- proposer une solution alternative à l'autosolisme et en faveur de la transition écologique.



SYNDICAT MIXTE DE SCoT DE LA VALLÉE DE L'ARIÈGE (Occitanie)

ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE CRÉATION D'UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ UNIQUE À L'ÉCHELLE DU SYNDICAT MIXTE DE SCoT OU DE PLUSIEURS AOM

LE TERRITOIRE

3 intercommunalités : 2 communautés de communes (non AOM) et 1 communauté d'agglomération (AOM)

97 communes – **82 000** habitants

Villes centres : Pamiers (15 000 habitants) et Foix (9 700 habitants)

110 000 hectares – Territoire de plaine, de vallée et de montagnes (Pyrénées)

Contexte territorial

- Situation entre la métropole toulousaine et le massif pyrénéen ;
- de nombreux déplacements pendulaires réalisés au sein du périmètre du SCoT ;
- un grand nombre de navetteurs vers la métropole toulousaine ;
- des disparités de dynamisme économique et démographique au sein du territoire ;
- un travail partenarial sur la mobilité perçu comme un gage d'attractivité pour le territoire qui cherche à attirer de nouveaux habitants et entreprises ;
- un des trois EPCI est déjà AOM.

Offre de mobilité existante

- Un service régulier de transport en commun organisé par la communauté d'agglomération du Pays de Foix-Varilhes ;
- un service de TAD déployé au sein de chaque périmètre intercommunal indépendamment ;
- présence de 7 gares TER actives reliant le territoire à Toulouse : Saverdun, Vernet d'Ariège, Pamiers, Varilhes, Saint-Jean de Verges, Foix et Tarascon-sur-Ariège. Un usage variable selon les tronçons de la ligne et les gares ;
- présence de deux infrastructures routières majeures traversant le territoire du nord au sud et offrant un accès direct à la métropole toulousaine (dont l'A66).

Usages et besoins identifiés

Points saillants du Plan Global de Déplacements élaboré en 2017 par l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine toulousaine, et approuvé en décembre 2019 :

- un usage important de la voiture individuelle;
- une grande partie des déplacements pendulaires réalisée au sein du périmètre SCoT ou entre le territoire et l'agglomération et le périurbain toulousain;
- de nombreux échanges quotidiens entre les deux communes centres Pamiers et Foix.

Enjeux : organiser la coopération et la coordination territoriale à l'échelle du SCoT de façon à organiser l'intermodalité des offres de mobilités existantes et offrir des alternatives au tout voiture.

La solution proposée : réalisation d'une étude de préfiguration d'une AOM unique à l'échelle des trois intercommunalités du Syndicat mixte de SCoT de la Vallée de l'Ariège pour organiser la mobilité de façon coordonnée. Cette étude vise à déterminer, dans le cadre de la promulgation de la LOM, la confirmation de l'opportunité pour les 2 CC non AOM, de prendre la compétence globale « Mobilités » d'ici le 31 mars 2021, avec mise en place du Versement Mobilité, entraînant une réflexion, de pair, sur le périmètre pour l'exercice de la compétence mobilité sur le territoire du SCoT (AOM unique ou plusieurs AOM) et le type de structure porteuse.

Réalisation d'une étude, à l'initiative du Syndicat mixte de SCoT, afin de déterminer la faisabilité financière, juridique et technique de la création d'une (ou plusieurs) AOM couvrant a minima les trois intercommunalités membres du SCoT. L'objectif serait de convaincre les nouvelles gouvernances d'EPIC membres, issues des élections de mars 2020, de « créer un ressort territorial unique et centraliser la gouvernance »*.

Plusieurs points au cahier des charges

- Quelle opportunité de prendre la compétence Mobilités pour les 2 communautés de communes et pour la CA déjà AOM, de renforcer les services de mobilités sur son périmètre?
- Quelle forme juridique adopter pour quel périmètre de solidarité?
- Quels moyens financiers? Avec notamment les analyses et impacts de la mise en place d'un versement mobilité unique ou de versements différenciés.
- Quels services retenir pour l'exercice de la compétence et quelle articulation retenir pour chaque communauté?

Accompagnement de la démarche

- Dispositif d'acculturation des acteurs du territoire aux enjeux de mobilité;
- identification de référents mobilité / personnes ressources;
- renforcement des ressources humaines disponibles.

« Le périmètre du SCoT de la Vallée de l'Ariège constitue une première maille intéressante pour développer la gouvernance des mobilités et envisager, à terme, des coopérations à une échelle plus large. »

* Source : plateforme France Mobilités, <https://www.francemobilites.fr/projets/aom-val-dariege>



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SEINE EURE (Normandie)

ORGANISER LA MOBILITÉ DES SCOLAIRES DE FAÇON DURABLE ET LUDIQUE

LE TERRITOIRE

60 communes – 103 000 habitants

Ville centre : Louviers (18 000 habitants)

Département de l'Eure

Contexte territorial

- Croissance économique et démographique importante;
- territoire non vallonné, traversé par l'Eure et favorable au développement des mobilités actives.

Offre de mobilité existante

- Présence de lignes de bus régulières organisées par la communauté d'agglomération, au titre de ses compétences obligatoires;
- des services vélos (location, vélothèque, stationnement...) et itinéraires cyclables permettant de relier les pôles secondaires aux pôles urbains.

Usages et besoins identifiés

- De nombreux déplacements domicile-école, majoritairement inférieurs à 5 km, réalisés en voiture;
- des abords d'écoles embouteillés en début et fin de journée.

Enjeu : lutter contre le phénomène de dépose minute à l'école et développer l'usage des mobilités douces dès le plus jeune âge.

La solution proposée : le « S'Cool Bus », une solution de transport scolaire innovante et ludique

Mode utilisé : vélo mécanique « collectif » offrant une capacité de huit enfants et un conducteur. Il est équipé d'un toit amovible, d'un emplacement à cartables et de pédales indépendants.



- Système homologué par les services de l'État;
- offre déployée dans 6 communes avec 10 vélos;
- service gratuit pour les familles.

Prestation confiée à la Société S'Cool Bus (SARL) dans le cadre d'un marché : mise à disposition des véhicules et conducteurs/accompagnateurs, gestion des inscriptions scolaires et test des parcours.

Financement : expérimentation sur une commune financée à hauteur de 80% grâce à des subventions de l'État dans le cadre de la labellisation "Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte". Puis subventions de l'Ademe dans le cadre de la labellisation "France Mobilités" et compléments à l'aide du versement mobilité.

Résultats :

- accueil très positif des parents, enfants et enseignants;
- nette diminution du nombre de voitures devant les écoles;
- bienfaits auprès des enfants : apprentissage du vélo et de la sécurité routière, autonomie, cohésion et sociabilisation, réalisation d'une activité physique.

Facteurs de réussite :

- présentations du dispositif auprès des parents, enfants et enseignants, en amont du lancement du projet pour lever les craintes et réticences;
- bilan annuel d'activité comprenant le bilan CO₂.

« Le déploiement de cette offre est certes coûteux mais la société S'Cool Bus se développe et proposera peut-être à l'avenir différents types de contrats de location. Une location seule du véhicule serait en effet moins onéreuse pour de plus petites communautés de communes par exemple. Pourrait ensuite se poser la question d'une éventuelle conduite des véhicules par des agents territoriaux ou des bénévoles. »



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU MONT DES AVALOIRS (Pays de la Loire)

DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO COMME ALTERNATIVE À L'AUTOSOLISME, POUR LES TRAJETS COURTS DU QUOTIDIEN

LE TERRITOIRE

26 communes – 17 000 habitants

Villes centres : Villaines-la-Juhel (2 800 habitants)
et Pré-en-Pail-Saint-Samson (2 400 habitants)

Département de la Mayenne

Contexte territorial

- Territoire vallonné, point culminant de l'Ouest;
- territoire lauréat en 2015 de l'appel à projet Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) avec un intérêt porté sur les enjeux environnementaux, énergétiques et de développement durable;
- 70% de l'électricité consommée sur le territoire, produite localement grâce à des parcs photovoltaïques et éoliens;
- des réflexions engagées autour de l'électromobilité;
- PLUi valant SCoT en cours d'élaboration, en concertation avec l'ensemble des communes du territoire : la mobilité identifiée comme facteur déterminant dans l'attractivité du territoire.

Offre de mobilité existante

- Lignes non urbaines traversantes, uniquement en heures de pointe;
- service d'autopartage porté par la CCMA et la société CLEM, en place depuis 2017 (80% de réservation en moyenne);
- maillage du territoire en aire de covoiturage de proximité. Adhésion à Ouest Go, plateforme de covoiturage publique.

« L'enjeu est de sensibiliser aux questions cyclables et de faciliter les déplacements à vélo sur des distances de moins de cinq kilomètres. »

Usages et besoins identifiés

- Usage prédominant de la voiture : près de 90% des déplacements pendulaires réalisés en voiture et plus de 50% des foyers équipés de deux véhicules;
- 1/3 des habitants travaillent sur leur commune de résidence.

Enjeu : développer des itinéraires cyclables et des services afin de proposer une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements courts du quotidien

La solution proposée : « Tous à bicyclette » :

Trois axes de travail identifiés :

- création d'itinéraires dans les bourgs et le long des voies secondaires pour desservir les pôles principaux centralisant les services, écoles et emplois;
- mise en place de panneaux dynamiques afin de signaler la présence de cyclistes;
- location de vélos à assistance électrique, à moyenne ou longue durée.

Une démarche :

- élaboration d'un schéma directeur cyclable, outil de planification pour les aménagements, la création de services et le déploiement d'un plan de communication;
- organisation de réunions publiques de concertation pour s'appuyer sur l'expertise d'usage des habitants et les sensibiliser à la pratique cyclable.

La collaboration avec le département de la Mayenne et les communes est primordial pour la mise en œuvre des aménagements (investissements). La communauté de communes n'est à ce jour pas AOM mais la possibilité d'une prise de compétence pour l'organisation des mobilités actives et partagées représente une opportunité.





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES 2 MORIN (Île-de-France)

DÉPLOYER DES OFFRES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN CONNEXION AVEC LES GARES DU TERRITOIRE

LE TERRITOIRE

31 communes - **27 000** habitants

Ville centre : la Ferté Gaucher (5 000 habitants)

Département de la Seine-et-Marne

Contexte territorial

- Situation à l'extrême Est du département, territoire agricole;
- augmentation de la part de seniors dans la population;
- faible densité de population répartie sur de très nombreux hameaux;
- rareté des services et difficultés d'accès aux soins;
- contexte francilien avec influence de Paris.

Offre de mobilité existante

- Présence de deux gares transiliennes situées hors du territoire : la Ferté-sous-Jouarre et Coulommiers assurant une liaison directe vers Paris;
- lignes non urbaines structurantes. Organisées parallèlement, sans croisement au sein d'une même commune.

« Les habitants sont pris en charge à leur domicile car les distances importantes séparant chaque hameau n'auraient pas permis à tous les habitants de rejoindre un arrêt de TAD. »

Usages et besoins identifiés

- Des personnes âgées non véhiculées sujettes à l'isolement;
- une part importante de non-actifs et des besoins importants de mobilité en heures creuses sur le territoire et vers Paris;
- 80% de navetteurs. De nombreux déplacements domicile-travail réalisés vers Paris et Coulommiers, majoritairement en voiture individuelle.

Enjeux : offrir des solutions de rabattement vers les gares transiliennes du territoire, en heures creuses et en heures de pointe grâce à des offres de transport à la demande.

La solution proposée : pour répondre aux besoins de mobilité de ses habitants, la communauté de communes des 2 Morin propose trois offres de TAD, complémentaires :

Offre de TAD seniors en porte à porte, tournée vers les personnes non véhiculées de plus de 70 ans :

- accès aux services de la vie quotidienne;
- réservation préalable;
- prise en charge et retour des habitants à leur domicile (8h30-17h);
- le TAD dépasse le périmètre intercommunal (Hôpital de Coulommiers) mais son utilisation reste destinée aux habitants de la communauté de communes.

→ Financement : communauté de communes.

« Les personnes âgées empruntant le service de TAD seniors bénéficient d'un véritable accompagnement humain de la part du conducteur et cela est très apprécié. »

Offre de TAD zonal, initialement tournée vers la population non active du territoire, en heures creuses

- Depuis 2017, solution de rabattement quotidienne (à partir de 9h30) vers les gares de Coulommiers et de la Ferté-sous-Jouarre, situées hors du territoire;
- succès important : 130 voyageurs / jour;
- depuis 2019, ouverture de nouveaux horaires en heures de pointe pour les actifs, à destination de la gare de Coulommiers.

→ Financement : IDFM, département et communauté de communes

Offre de TAD en ligne virtuelle, tournée vers la mobilité des actifs, en heures de pointe

- Depuis 2019, solution de rabattement quotidienne, en complémentarité avec les deux autres TAD, vers la gare de la Ferté-sous-Jouarre.

→ Financement : IDFM, département et communauté de communes

À l'avenir, la communauté de communes souhaite proposer une offre de mobilité destinée uniquement à la mobilité interne au territoire, en complément des offres de rabattement vers les gares transiliennes. Un PLU est en cours d'élaboration et devrait permettre d'affiner l'offre actuelle de mobilité, grâce à une identification des besoins des habitants.

La communauté de communes a également l'ambition d'augmenter son offre de TAD seniors avec l'achat de deux véhicules et l'embauche d'un nouveau conducteur. Une enveloppe de 15 000 euros, obtenue dans le cadre du contrat de ruralité, permettra de financer en partie ce projet.



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PIC SAINT LOUP (Occitanie)

DÉPLOYER UN BOUQUET DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ À TRAVERS DES APPELS À PROJETS ET UN CONTRAT DE RÉCIPROCITÉ

LE TERRITOIRE

36 communes – 48 000 habitants – 84 habitants / km²

24 communes < à 1 000 habitants

Ville centre : Saint-Gély-du-Fesc (10 000 habitants)

Département de l'Hérault

Contexte territorial

- 90% d'espaces agricoles, vignobles et de relief;
- forte attractivité de Montpellier Méditerranée Métropole avec de nombreux navetteurs vers générant d'importants problèmes de congestion.

Offre de mobilité existante

Lignes régionales non urbaines traversantes, à destination de Montpellier ou en rabattement sur le tramway.

Usages et besoins identifiés

- Pratique importante de l'autosolisme;
- saturation routière aux heures de pointe;
- fréquence insuffisante des transports en commun existants;
- absence de points de connexion aménagés pour favoriser les déplacements intermodaux.

Enjeux : développer des solutions de mobilité pour faciliter les déplacements quotidiens des habitants de la communauté de communes et notamment leur accès à la métropole de Montpellier.

La solution proposée : un bouquet de solutions déployées dans le cadre d'appels à projets nationaux et d'un contrat de réciprocity entre Montpellier3M et communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup (CCGPSL).

Schéma Global des Déplacements réalisé dans le cadre du SCoT, avec mise en réseau des acteurs (le département de l'Hérault, Montpellier Méditerranée Métropole, les intercommunalités limitrophes, l'Ademe, etc.), à l'échelle du périmètre d'usage.

Signature en 2017 **d'un contrat de réciprocity** pour la mise en œuvre de politiques de mobilité et d'aménagement partagées :

- extension des lignes virtuelles de transport à la demande de la métropole au territoire du Grand-Pic-Saint-Loup avec rabattement quotidien sur les réseaux réguliers existants;
→ Financement CCGPSL
- extension de l'offre d'autostop Rézo Pouce mise en place par la CCGPSL à la métropole;
→ Financement CCGPSL
- travaux communs sur les modes actifs pour l'appel à projets « Vélos et Territoires » de l'Ademe. Projet de réalisation pour 2022 d'une piste cyclable de 5 km reliant Montpellier à la commune de Saint-Gély-du-Fesc,



assurant une continuité entre le littoral et l'arrière-pays. Un projet alliant mobilité quotidienne et cyclotourisme.

- Financement partagé entre la CCGPSL, la métropole, le département, les communes concernées et la région.
- Organisation par la CCGPSL de manifestations pour encourager l'utilisation de vélos à assistance électrique pour les déplacements pendulaires domicile-travail. Lancement en 2020 d'un groupement de commande pour la location de vélos à assistance électrique permettant des déplacements en lien avec la métropole sur la base des continuités cyclables existantes et à venir.

En amont du déploiement de ces actions, une vaste concertation citoyenne via les réseaux sociaux ainsi que des réunions de concertation en présence des communes, des acteurs et des employeurs de la métropole (CHU, pôle universitaire...) ont été organisées. « Ces réunions préfigurent les comités des partenaires qui seront prochainement mis en place avec la LOM ».

Par ailleurs, la communauté de communes a également été lauréate, via une candidature conjointe avec le département et la communauté de communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises, de l'appel à projet France Mobilités. Le projet porté a pour objectif le développement de « **Pôles Nouveaux Usages** » (PNU) afin de proposer aux habitants des solutions de mobilité innovantes et dynamiser les bourgs-centres.

La démarche se compose de trois volets opérationnels :

- le maillage de PNU sur le territoire avec la création de nouveaux « carrefours d'usages » : aires de covoiturage, arrêts de transport en commun, services de stationnement mutualisés avec les entreprises du territoire, services de conciergerie vélo, etc. La mise en place de ces PNU nécessite un travail conjoint entre les autorités compétentes en matière

de mobilité et également avec l'ensemble des communes et les acteurs du territoire tels que l'Ademe, le Cerema, les services déconcentrés de l'État, les entreprises et associations locales, l'Éducation Nationale...;

- le développement d'outils numériques pour l'animation de ces espaces : information en temps réel et développement d'applications numériques;
- le déploiement mutualisé de points d'accès à des VAE, avec les intercommunalités limitrophes.

Mis en place sur 36 mois à compter de l'été 2019, le projet est estimé à 240 000 euros avec une subvention de 100 000 euros de l'Ademe.

En amont du déploiement de ces actions, une vaste concertation citoyenne via les réseaux sociaux ainsi que des réunions de concertation en présence des communes, des acteurs et des employeurs de la métropole (CHU, pôle universitaire...) ont été organisées. « Ces réunions préfigurent les comités des partenaires qui seront prochainement mis en place avec la LOM. »

* Source : plateforme France Mobilités, <https://www.francemobilites.fr/projets/aom-val-dariege>



PETR DU LUNÉVILLOIS (Grand Est)

ORGANISER UN BOUQUET DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU PETR, GRÂCE À L'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

LE TERRITOIRE

159 communes – **80 000** habitants

4 communautés de communes

Ville centre : Lunéville (19 000 habitants)

Département de la Meurthe-et-Moselle

Contexte territorial

- À l'origine, une communauté de communes AOM : la communauté de communes du territoire du Lunéville à Baccarat;
- depuis le 1^{er} janvier 2018, compétence mobilité exercée par le PETR du Lunévillois, une première en France;
- attractivité de la métropole du Grand Nancy.

Offre de mobilité existante

- Présence d'une ligne TER offrant une liaison directe avec trois agglomérations voisines : Nancy, Saint-Dié-des-Vosges et Sarrebourg;
- des services réguliers organisés par la communauté de communes du territoire de Lunéville à Baccarat;
- des services réguliers et une offre de TAD organisés par le PETR au titre de sa compétence mobilité.

Usages et besoins identifiés

- 50% des déplacements quotidiens internes au PETR;
- des navetteurs vers les agglomérations de Nancy, Saint-Dié-des-Vosges et Sarrebourg;
- des jeunes et des personnes âgées isolées non véhiculés limités dans leur mobilité quotidienne;
- un usage important de la ligne TER reliant le territoire aux agglomérations voisines;

Enjeux : construire une offre de mobilité coordonnée afin d'assurer la mobilité sur le PETR et mieux relier le territoire à ses agglomérations environnantes.

La solution proposée : faire du PETR une AOM à part entière.

Une construction en plusieurs étapes :

- 2011, le Pays devient « Pôle d'Excellence Rurale » et répond à l'appel à projet sur la thématique de la mobilité en mettant en place une offre de transport à la demande. Ce projet permet de démontrer une politique opérationnelle de mobilité à l'échelle du territoire;
- 2016, nouvelles réflexions sur une organisation globale de la mobilité à l'échelle du PETR : le territoire est la maille cohérente pour travailler ensemble;
- 1^{er} juillet 2018, le PETR est doté de la compétence « Mobilités et transports ».

Afin de doter le PETR du statut d'AOM, l'ensemble des communautés de communes du territoire se sont saisies de la compétence mobilité puis l'ont transférée au PETR.

En tant qu'AOM, le PETR a décidé de construire son offre de mobilité en adoptant le précepte « *d'ouvrir le territoire vers l'extérieur* » et de le relier aux agglomérations de Nancy, Saint-Dié-des-Vosges et Sarrebourg. Ainsi l'offre de mobilité déployée aujourd'hui est construite à partir de la gare de Lunéville pour connecter les trains en direction et en provenance de ces agglomérations environnantes.

Avec le projet « Mobilis » labellisé France Mobilités, un travail est en cours afin de proposer des solutions de mobilité complémentaires aux services réguliers et à la demande que le PETR organise en tant qu'AOM. Le projet cible trois expérimentations :

- un réseau d'autostop organisé tourné vers les publics jeunes;
- un service de mobilité solidaire afin d'apporter des solutions aux personnes les plus vulnérables;
- un service de covoiturage domicile-travail ciblant l'accès à l'emploi et à la formation.

Le PETR du Lunévillois est le seul PETR en France à avoir pris la compétence mobilité.

« Afin de doter le PETR du statut d'AOM, l'ensemble des communautés de communes du territoire se sont saisies de la compétence mobilité puis l'ont transférée au PETR. »



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PLAINE DE L'AIN (Auvergne-Rhône-Alpes)

ORGANISER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES SALARIÉS DU SITE D'ACTIVITÉS GRÂCE À UN BOUQUET D'OFFRES DE MOBILITÉ

LE TERRITOIRE

53 communes - **75 000** habitants – **108** habitants/km²

Ville centre : Ambérieu-en-Bugey (14 000 habitants)

Département de l'Ain

Situation au Nord-Est de la métropole lyonnaise

Contexte territorial

- Présence d'un grand site d'activités :
le **Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)** :
 - 1 000 ha de superficie;
 - 188 entreprises;
 - 7 000 salariés;
- forte influence de la Métropole.

Offre de mobilité existante

- Présence de deux gares TER en connexion avec Grand Lyon métropole : Ambérieu-en-Bugey et Meximieux situées respectivement à 20 km et 15 km du site industriel;
- aucune desserte du parc assurée en transport en commun;
- proximité avec l'aéroport Saint-Exupéry et l'autoroute A42 en connexion directe avec la métropole lyonnaise.

Usages et besoins identifiés

- Mouvements pendulaires quotidiens : salariés, stagiaires, alternants et visiteurs sur le PIPA;
- besoin de connexion avec les deux gares et l'aéroport Saint Exupéry;
- usage exclusif de la voiture pour accéder au site d'activités.

Enjeux : trouver les solutions de mobilité qui pourront pallier le réel déficit d'accessibilité devenu un frein pour le recrutement de nouveaux personnels et la mobilité quotidienne des salariés.

De nombreuses solutions ont été testées sans succès. Aujourd'hui une nouvelle approche est engagée avec une gouvernance assurée par : le syndicat mixte du PIPA, composé de la région AURA, le département de l'Ain, la communauté de communes de la Plaine de l'Ain et la métropole du Grand Lyon.

2009 : mise en place PDE inter-entreprises avec une plateforme de covoiturage.

2017 : mise en service du système de covoiturage Stop'n Go, développé à l'initiative du Département et financé sur les fonds propres du syndicat mixte.

Résultats : ces deux solutions testées n'ont pas trouvé leur public. Un bilan a été établi, permettant d'identifier deux freins majeurs : un système insuffisamment sécurisant malgré une garantie de retour promise et des difficultés à animer et à communiquer dans la durée.

La solution proposée : un bouquet d'offres intégrées dans une logique intermodale forte.

- Concertation globale avec les élus du territoire et les entreprises;
- définition d'un nouveau bouquet de solutions avec :
 - maintien de l'offre Stop'n Go;
 - création de quatre lignes de covoiturage virtuelles en connexion sur les deux gares. Deux lignes relient le Nord-Isère voisin au parc industriel, en passant par la Centrale nucléaire du Bugey. Heures de passage définies et indemnisation des conducteurs pour la mise à disposition de sièges, utilisés ou non;
 - mise en service d'une offre d'autopartage en gares et sur le parc d'activités;
 - Financement CC Plaine de l'Ain, lauréate TENMOD (France Mobilités) Offre de vélos en libre-service sur le parc
 - développement d'hubs de mobilité sur chaque gare et sur le parc : lieux d'attente agréables, d'intermodalité et d'informations complètes.
 - Financement communauté de communes

La communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) n'est pas AOM et ne prélève pas le versement mobilité. Ils ont mobilisé plusieurs leviers pour financer leurs projets :

- diagnostic, étude et recommandation réalisés par des ingénieurs en chef territoriaux en formation à l'INET missionnés à temps plein sur une durée de trois mois;
- lauréat de l'appel à projets France Mobilités pour le projet « Bouquet de mobilités partagées » - Soutien financier de l'Ademe à hauteur de 100 000 euros sur 36 mois;
- dispositif de Certificat d'Économie d'Énergie pour le financement des lignes de covoiturage à travers le programme PeND-AURA+;
- mobilisation des fonds DSIL et demande FEDER en cours pour le financement des Hubs;
- création d'un Groupement Inter-Entreprises en cours pour la mise en place de navettes;
- financements complémentaires apportés par la CCPA.

Une chef de projet salariée du syndicat mixte est mise à disposition de la CCPA pour le déploiement et l'animation.

Une chargée de mission mobilités a été recrutée à la CCPA pour piloter les appels à projets liés à la mobilité.





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU SUD AVESNOIS (Hauts-de-France)

FAVORISER L'ACCÈS ET LE RETOUR À L'EMPLOI DES HABITANTS GRÂCE À UN BOUQUET D'OFFRES DE MOBILITÉ – UNE OFFRE EXPÉRIMENTALE PACKAGÉE "AVESNOIS MOBILITÉ"

LE TERRITOIRE

12 communes – 26 600 habitants
Ville centre : Fourmies (12 000 habitants)
Département : du Nord

Contexte territorial

- Situation au cœur du Parc Naturel de l'Avesnois, au sud de la ville de Maubeuge;
- situation dans un bassin d'emploi désindustrialisé, territoire éloigné des pôles d'activités;
- taux de chômage élevé - 40% dans la ville centre de Fourmies;
- territoire proactif avec un tissu associatif riche.

Offre de mobilité existante

- Ligne régionale traversante;
- présence de deux gares TER actives en connexion avec Maubeuge et Valenciennes : Fourmies et Anor;
- des initiatives locales préexistantes : taxi solidaire, garage solidaire...

Usages et besoins identifiés

- Une population pour 1/3 « non mobile » : absence de solutions de mobilité et freins psychologiques;
- une problématique de mobilité fortement corrélée à celle de l'accès à l'emploi;
- des difficultés d'accès au réseau structurant par manque d'offres de proximité complémentaires;
- de nombreux déplacements effectués à pied.

Enjeux : offrir des solutions de mobilité pour encourager le retour à l'emploi et lutter contre l'assignement à résidence.

La solution proposée : « Avesnois Mobilités », un bouquet d'offres de mobilité tournées vers l'accès et le retour à l'emploi des habitants.

Dans le cadre de la mission du Commissariat spécial à la revitalisation et à la réindustrialisation des Hauts-de-France :

- dès Avril 2017 : ateliers de co-construction rassemblant les partenaires de la santé et de l'insertion, les acteurs économiques, associatifs, académiques et institutionnels du territoire, les opérateurs de mobilité et les habitants avec un objectif commun : partir des besoins actuels du territoire et remettre les habitants en mobilité en levant les freins, en informant et en offrant des solutions de mobilité. Près de 40 acteurs du territoire mobilisés;

- début 2018 : mise en place d'un bouquet de solutions et de services d'accompagnement, packagés "Avesnois Mobilité" :
 - service de transport à la demande sur le périmètre de la communauté de communes;
 - service de covoiturage avec le réseau régional des Hauts-de-France Pass Pass, accessible via la plateforme numérique;
 - service de location de vélos à assistance électrique;
 - maison de la mobilité avec conseils personnalisés aux habitants;
 - plateforme numérique de services : réservations de transport à la demande, calculateur d'itinéraires et cartographie des offres d'emploi régionales;
 - plateforme mobilité : auto-école sociale, location de véhicules à des tarifs solidaires, garage solidaire, ateliers vélos;
 - ateliers de coaching mobilité réalisés par une professionnelle et adaptés à tous les publics;
 - une bourse aux permis financée dans le cadre des crédits Politique de la Ville.

Expérimentation "Avesnois Mobilité" menée sur une durée d'un an

- 62% des personnes interrogées estiment que les solutions de mobilité ont facilité leurs déplacements quotidiens;
- 7 000 voyages en TAD ont été enregistrés, dont 50% concernent l'emploi.

Clés de réussite du projet

- Implication de l'ensemble des acteurs du territoire et dynamique de travail vertueuse;
- implication citoyenne;
- mise en place d'une mobilité solidaire;
- ateliers de coaching extrêmement bénéfiques pour informer et former sur les solutions existantes.

La communauté de communes du Sud Avesnois (CCSA) n'étant pas compétente en matière de mobilité au moment du lancement de l'expérimentation, la région Hauts-de-France a apporté son soutien et l'expérimentation a été menée sur fonds privés. Afin de pérenniser le projet, la communauté de communes organise depuis mars 2019 par délégation de la région (AO2) le service de TAD sur son ressort territorial. Celui-ci est co-financé par la région Hauts-de-France et la CCSA.





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LACS ET GORGES DU VERDON (Provence-Alpes Côte d'Azur)

ORGANISER UNE SOLUTION DE COVOITURAGE AFIN DE RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DES PERSONNES ISOLÉES ET DES TOURISTES EN PÉRIODE ESTIVALE

LE TERRITOIRE

16 communes – 9 000 habitants

Ville centre : Aups (2 300 habitants)

Département : du Var

Plus de la moitié des communes situées dans le Parc naturel Régional du Verdon

Contexte territorial

- 40 % de la population active travaille à l'extérieur de l'intercommunalité;
- population importante de seniors, sujets à l'isolement;
- forte attractivité touristique triplant la population en période estivale;
- excursionnistes journaliers principalement en voiture et camping-car;
- proximité avec Draguignan, sous influences métropolitaines entre Marseille et Nice.

Offre de mobilité existante

- Une ligne régulière régionale desservant la commune centre de l'intercommunalité vers l'agglomération de la Draguignan (principal bassin d'emploi et de services);
- quelques lignes scolaires assurant un déplacement pendulaire au sein de l'intercommunalité et vers Draguignan;
- une offre peu lisible de transport à la demande dans l'ensemble des communes sauf dans la partie nord-est du territoire;
- une desserte de la ligne LER Nice-Sisteron dans la commune de la Martre.

Usages et besoins identifiés

- Un usage quasi-exclusif de la voiture pour les déplacements domicile-travail des résidents et pour l'accès aux sites touristiques en période estivale;
- des difficultés de congestion et de stationnement anarchique en période estivale;
- un besoin de solutions alternatives à la voiture individuelle pour les personnes âgées isolées empêchées dans leur mobilité.

Enjeux :

- favoriser les usages partagés de la voiture pour la mobilité des actifs, des jeunes, des seniors et des touristes;
- lutter contre l'auto-dépendance et l'exclusion sociale due à une faible offre en transports alternatifs.

La solution proposée : « Covoit'ici »

- Recrutement d'un animateur mobilités à temps plein;
- organisation d'ateliers participatifs sur plusieurs communes du territoire pour partager les problématiques, exprimer les besoins et identifier la meilleure solution;
- mise en place d'une solution de covoiturage courte distance avec deux niveaux d'offres :
 - des lignes et arrêts prédéfinis permettant aux passagers d'attendre, sans réservation, le passage d'un conducteur;
 - une application mobile et une plateforme téléphonique permettant la mise en relation d'un conducteur et d'un passager;
- une offre accessible sans inscription, afin de la rendre utilisable rapidement, notamment par les touristes de passage sur le territoire;
- accès au service gratuit et conducteurs rémunérés de manière incitative (0,50 € par trajet proposé et 1 € par passager récupéré).

Une animation soutenue pour le déploiement :

- rencontre des habitants sur les marchés, dans la rue, à leur domicile, afin de promouvoir la solution et de constituer un vivier de conducteurs;
- phase de lancement dédiée aux conducteurs.

Des aides au financement :

- lauréat de l'appel à projet France Mobilités permettant l'accès à une subvention de l'Ademe (50% des 48 000 € du budget total);
- les certificats d'économie d'énergie (CEE) détenus par le prestataire Ecov;
- un appel à projet complémentaire Région/Ademe à hauteur de 39 000 € dont 2 000 € d'autofinancement*;
- la labellisation French Impact détenu par le prestataire Ecov.

*Après plusieurs mois d'expérimentation la Communauté de communes a souhaité approfondir ce projet de mobilité, grâce à l'appel à projet, en assurant la continuité du poste de l'animateur du projet jusqu'à la fin de l'expérimentation et en mettant en place des options incitatives à l'utilisation du service (indemnisation siège libre, récompense d'1 € pour le conducteur par passager récupéré, maintien de la gratuité pour les passagers). Elle souhaite également développer une offre de mobilité solidaire complémentaire au projet Covoit'ici. Celle-ci s'appuiera sur le réseau de conducteurs déjà créé mais proposera un service de porte à porte à destination des personnes fragiles et isolées : le transport solidaire. Cette nouvelle offre de mobilité sera conduite à l'issue de l'expérimentation Covoit'ici début 2021.



Les lignes covoit'ici des Lacs et Gorges du Verdon

Pour partager nos trajets sans
réservation ni commission !

On fait la
route
ensemble ?



PETR DU PAYS DE RETZ (Pays de la Loire)

SIGNATURE D'UN CONTRAT DE RÉCIPROCITÉ ENTRE LE PETR DU PAYS DE RETZ ET LA MÉTROPOLÉ DE NANTES

LE TERRITOIRE

4 intercommunalités : 3 communautés de communes et 1 communauté d'agglomération

38 communes – 150 000 habitants

Villes centres : Pornic (15 000 habitants), Saint-Brevin-les-Pins (14 000 habitants), Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (8 800 habitants), Machecoul (7 400 habitants), Sainte-Pazanne (6 500 habitants), Legé (4 607 habitants).

Contexte territorial

- Passage de syndicat mixte de SCoT à PETR au 1^{er} janvier 2016. Élaboration d'un projet de territoire et définition de schémas directeurs des modes actifs intercommunaux (4) et communaux (7), en cohérence les uns avec les autres;
- mise en compatibilité des PLU et objectifs communs de mobilité affichés :
 - déploiement de plateformes multimodales aux abords des gares;
 - développement du covoiturage;
 - mise en place de Zones 30 et d'itinéraires modes actifs;
- influence de Nantes Métropole (15 km).

Offre de mobilité existante

- Communauté d'agglomération de Pornic : nouvellement AOM;
- 1 conseillère mobilité sur la communauté de communes de Grand Lieu;
- 1 PGD existant, 1 PDU et 1 PGD en projet;
- présence de 7 gares TER actives sur le territoire, majoritairement situées sur le territoire de la communauté d'agglomération : Pornic, la Bernerie-en-Retz, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Sainte-Pazanne, Bourgneuf-en-Retz, Machecoul-Saint-Même, les Moutiers-en-Retz + Port-Saint-Père

« Le contrat de réciprocité préfigure une nouvelle gouvernance des mobilités qui n'est pas uniquement liée à la compétence réglementaire. Il y a une vraie volonté de coopérer. »

Usages et besoins identifiés

- 70% des déplacements réalisés à l'intérieur du PETR;
- les flux restants majoritairement effectués vers la métropole de Nantes;
- usage prédominant de la voiture individuelle, notamment pour les motifs contraintes (emploi, formation);
- des flux automobiles entrants et sortants responsables de phénomènes de congestion à l'entrée de la métropole.

Enjeux : développer des solutions alternatives à la voiture individuelle de façon coordonnée, à une échelle pertinente.

La solution proposée : contrat de réciprocité entre le PETR du Pays de Retz et la métropole de Nantes.

Ce contrat de réciprocité comprend les axes de travail suivants :

- des mesures sur le développement d'offres de mobilité :
 - un travail sur trois pénétrantes du sud de l'agglomération nantaise;
 - développement de parkings relais en dehors de Nantes Métropole;
 - expérimentation de voies de circulation dédiées au covoiturage et aux TC (volonté de faire du covoiturage un mode de TC avec l'aménagement de parkings relais le long des routes);
- un dispositif d'animation territoriale pour faire connaître auprès des habitants et des entreprises les différentes offres;
- la mise en place d'une commission annuelle dédiée et de comités de pilotage pluriannuels spécifiques aux études lancées réunissant les présidents et vice-présidents des intercommunalités concernées afin de partager les enjeux de mobilité identifiés sur le territoire.





BIEVRE VALLOIRE (Auvergne-Rhône-Alpes)

ORGANISER UNE SOLUTION DE COVOITURAGE COURTE-DISTANCE EN RABATTEMENT VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN ET INCITER À SON USAGE PAR UN SYSTÈME DE RÉCOMPENSE

LE TERRITOIRE

Le territoire de Bièvre Valloire (département de l'Isère) : étendu sur plus de 40 km entre la Vallée du Rhône et le parc naturel régional de Chartreuse
70 communes – 75 000 habitants
Villes centres : La Côte-Saint-André (5 200 habitants), Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs (3 000 habitants)

Contexte territorial

Territoire situé à proximité de pôles d'activités importants tels que Grenoble, Moirans ou Voiron

Offre de mobilité existante

- Offre de mobilité organisée par le département de l'Isère, par délégation de compétence pour le compte de la région, jusqu'en 2022 (une situation unique en France);
- lignes non urbaines, traversantes;
- deux gares TER actives : Grenoble et Roussillon, situées hors du territoire de Bièvre Valloire et identifiées comme pôles de connexion.

Usages et besoins identifiés

- Des besoins de déplacement vers les zones d'activités de la région;
- un recours systématique à la voiture individuelle, générant une saturation quotidienne des principaux axes routiers;
- un besoin d'offre sur les premiers et derniers kilomètres en connexion avec l'offre structurante.

Enjeux : proposer des solutions alternatives à la voiture pour l'accès au réseau structurant en heures de pointe.

La solution proposée : « Libravoo » des lignes de covoiturage incitatives, organisées en connexion avec l'offre de transports en commun.

Une offre de covoiturage fonctionnant avec des arrêts fixes, à la manière de lignes de bus.

- Une solution inscrite dans un objectif d'intermodalité, en rabattement vers les transports en commun : lignes non urbaines structurantes et les gares;
- des trajets proposés uniquement en heures de pointe, matin et soir;
- inscription simple sur application dédiée, Illicov (utilisée sur les territoires voisins – Grésivaudan et Vercors);
- mise en connexion simple entre le conducteur et le passager selon les itinéraires proposés et suivi par géolocalisation;
- incitation du conducteur via un système de bonus/points cadeau (utilisables dans les commerces et restaurants de la région).

Garantie de retour assurée en taxi.

Un projet innovant

- Modèle incitatif. Constat de départ qu'une indemnisation financière classique des conducteurs a deux inconvénients : ne permet pas de fidéliser les covoitureurs dans le temps et peut représenter une gêne dans la relation conducteur/passager;
- gestion des preuves de covoiturage par une plateforme dédiée pour sécuriser le dispositif.

Des facteurs de réussite identifiés

- Identification et "recrutement" des conducteurs potentiels sur le territoire;
- définition des lignes dans une forte logique d'intermodalité;
- analyse préalable des données de déplacement des habitants;
- mise en place d'un comité de pilotage avec les parties prenantes au projet : le département de l'Isère, porteur du projet, la communauté de communes Bièvre Isère communauté et l'Ademe.

Durée estimée de l'expérimentation : 36 mois.

« Le registre de preuve de covoiturage développé par les services de l'Etat représente d'importantes potentialités dans le développement des incitations au covoiturage. »



SYNDICAT MIXTE DU PARC NATUREL RÉGIONAL DES GRANDS CAUSSES (Occitanie)

OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DURABLES AUX HABITANTS DU TERRITOIRE

LE TERRITOIRE

328 000 hectares – **93** communes – **71 500** habitants

2 pôles urbains : Millau (22 500 habitants)
et Saint-Affrique (8 500 habitants)

Département de l'Aveyron

Contexte territorial

- Plus de 40% des consommations énergétiques du territoire issues des transports;
- volonté locale de rassembler au sein du syndicat mixte du PNR des Grands Causses, le pilotage et le portage des documents stratégiques de planification :
 - la Charte de PNR- le SCoT;
 - le PCAET;
- PCET volontaire mis en place dès 2009 avec l'ambition de consacrer un volet entier à la mobilité;
- reconnu territoire dynamique, porteur de projets innovants. Labélisé Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte en 2015, il rejoint le réseau Territoire à Énergie POSitive du CLER en 2017. Lauréat avec le projet MOBEDIS de l'appel à projet « French Mobility » en 2018.

Offre de mobilité existante

- Présence d'une ligne TER reliant Béziers à Clermont Ferrand, avec plusieurs gares et haltes ferroviaires actives sur le territoire : Millau, Saint-Georges-de-Luzençon, Saint-Rome-de-Cernon Tournemire-Roquefort, Montpaon);
- lignes non urbaines, réseau liO de la Région Occitanie;
- des services réguliers urbains organisés par la communauté de communes Millau Grands Causses au titre de ses compétences facultatives;
- un service de TAD proposé dans la plupart des Communautés de communes.



Usages et besoins identifiés

- Des déplacements essentiellement liés à l'emploi et concentrés sur l'axe Millau - Saint-Affrique;
- 50% des ménages travaillent hors de leur commune de résidence et parcourent en moyenne 18 kms par jour;
- une prépondérance de l'usage de la voiture individuelle (89% des ménages équipés d'au moins une voiture) qui représente un poids dans le budget de certains ménages (jusqu'à un tiers des revenus);
- une ligne TER peu utilisée au quotidien. Plusieurs raisons : un cadencement insuffisant et une offre insuffisamment intégrée dans une logique intermodale de déplacement.

Enjeux :

- écologiques : diminuer la consommation énergétique et lutter contre les émissions polluantes;
- économiques : diminuer la part du budget des habitants allouée aux transports;
- sociaux : garantir l'accès de tous à la mobilité et lutter contre l'isolement des personnes fragiles.

La solution proposée : « Mobedis » un bouquet de mobilités avec 3 mesures :

- cadencer les transports en commun et l'offre ferroviaire lorsque cela est possible et viable, principalement entre Millau et Saint-Affrique;
- créer des pôles d'échanges multimodaux (ferroviaire sur Millau, rural sur St Affrique) Ces projets sont inscrits dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) intercommunaux des communautés de communes volontaires;
- mettre en place un bouquet de solutions alternatives, innovantes pour les premiers et derniers kilomètres complétant les solutions déjà existantes :

→ déploiement du service d'autostop organisé

Rézo Pouce sur 36 communes, avec plus de 150 arrêts. 370 personnes sont inscrites à ce jour;

→ prêts gratuits de vélos à assistance électrique

pour une durée d'une semaine. Une subvention est ensuite proposée à l'utilisateur afin d'encourager l'achat de VAE. Depuis 2016, plus de 420 prêts ont été enregistrés pour une distance moyenne parcourue de 60 kms par emprunt;

→ mise à disposition d'un service d'auto-partage

Citiz. Trois véhicules mis à disposition des habitants par le syndicat mixte du PNR, une entreprise du territoire, et la commune de Saint-Affrique.

La réussite du projet s'appuie sur le dialogue, déjà instauré, avec l'ensemble des entreprises, communes et habitants du territoire. Il a permis le recrutement d'une animatrice pour une durée de trois ans, afin de déployer ces ambitions et d'accompagner le changement de comportements.

Des subventions obtenues pour accompagner le financement :

- au titre des labellisations TEPCV et TEPOS;
- en tant que lauréat de l'appel à projets France Mobilités – Ademe (200000 €).

« La réussite du projet s'appuie sur le dialogue, déjà instauré, avec l'ensemble des entreprises, communes et habitants du territoire. Il a permis le recrutement d'une animatrice pour une durée de trois ans, afin de déployer ces ambitions et d'accompagner le changement de comportements. »



SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE (Auvergne-Rhône-Alpes)

ÉLARGIR LA GOUVERNANCE DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT À L'ENSEMBLE DES MOBILITÉS ET À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE D'USAGES DE LA MOBILITÉ

LE TERRITOIRE

Le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise ou (SMMAG) est un syndicat mixte de coordination (type loi SRU) regroupant 3 EPCI sur les compétences obligatoires des SM SRU + les mobilités partagées (covoiturage, PEM, P+R et haltes ferroviaires) et 2 EPCI sur l'ensemble des compétences AOM formant un nouveau ressort territorial unique.

Périmètre des 3 intercommunalités :
130 communes, 640 000 habitants

Nouveau ressort territorial unique constitué de 2 intercommunalités à fiscalité propre
96 communes, 546 000 habitants

Département de l'Isère

Contexte territorial

- Le passage du statut de communauté urbaine à celui de métropole a eu lieu seulement 1 an après l'élargissement du ressort territorial de 26 à 49 communes, notamment à des communes peu denses situées sur des zones de relief;
- au 1^{er} janvier 2020, l'ancien Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise s'est transformé en SMMAG sur 3 EPCI;
- le syndicat mixte est composé d'élus de la métropole Grenoble Alpes, et du département de l'Isère (qui exerce la compétence mobilité pour le compte de la région AURA sur son périmètre, jusqu'en 2022), du Grésivaudan et du Pays Voironnais;
- 3 niveaux d'intervention :
 - le SMMAG finance, construit et organise les services de mobilité de Grenoble Alpes Métropole et du Grésivaudan;
 - il organise les services de covoiturage et les pôles d'échanges pour ces mêmes territoires + le pays Voironnais;

- enfin il assure la coordination des offres, l'information multimodale et l'harmonisation des tarifications entre ces territoires.

Offre de mobilité existante

- 5 lignes de tramway, 19 lignes de bus régulières** (dont 7 lignes Chrono à forte fréquence) et **26 lignes périurbaines et transports à la demande**, complétées par des lignes scolaires;
 - 20 parkings relais** situés en amont des points de congestion;
 - un réseau **100% accessible aux PMR** avec **service dédié de transport en minibus**;
 - une **tarification solidaire** basée sur les revenus des usagers, **4 niveaux de réduction sur l'abonnement mensuel**;
- un service de location de vélos longue durée
- 7 500 métrovélos en circulation;
 - 11 modèles différents (classiques, pliants, enfants, cargo...);
 - 2 000 places de consignes sécurisées;
 - 75% des vélos sont loués à l'année;
 - 14% des abonnements font l'objet d'une tarification solidaire;
 - 2 millions de journées de locations en 2018;
 - 54% des abonnés sont des femmes;
- le lancement d'un service public de covoiturage pour accompagner la mise en service à l'été 2020 de la voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 entre Voreppe et Grenoble.

Usages et besoins identifiés

- Des flux quotidiens réalisés entre le périmètre couvert par le syndicat mixte et les territoires limitrophes :
 - Des échanges quotidiens avec le Sud Isère, la communauté de communes du Grésivaudan (126 000 échanges journaliers) et la communauté d'agglomération du Pays Voironnais (58 000 échanges journaliers). Des déplacements majoritairement réalisés en voiture ou autres modes individuels motorisés, générant d'importants phénomènes de congestion.

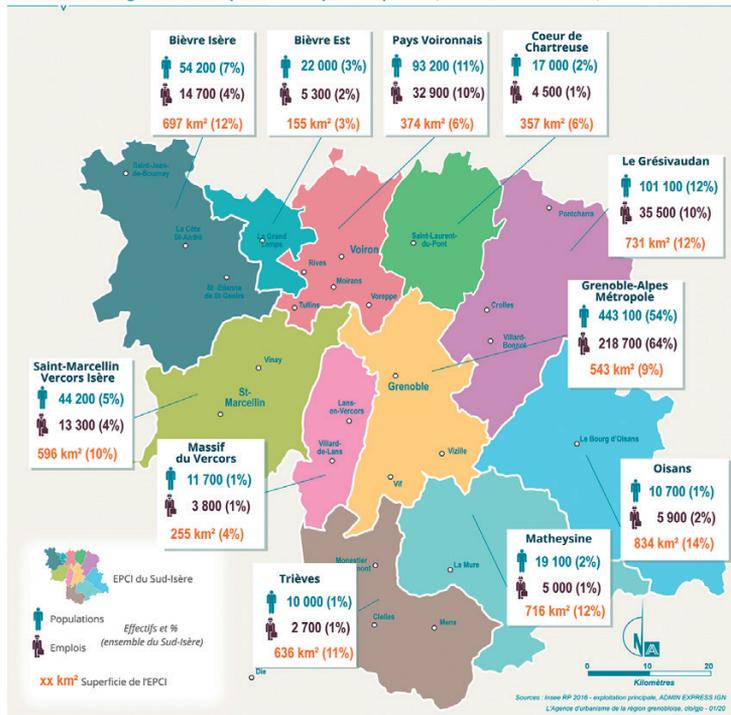
Enjeux : fluidifier le trafic quotidien et réduire les émissions polluantes en favorisant la mobilité à l'échelle du périmètre élargi du bassin d'usages de mobilité.

La solution proposée : créer une autorité organisatrice des mobilités unique, à l'échelle de la grande région grenobloise, soit 11 territoires, représentant plus de 800 000 habitants (cf. carte).

Les acteurs du territoire se sont mis d'accord sur la nécessité d'organiser les mobilités à l'échelle du bassin de vie, au bénéfice des usagers. La région AURA, le département de l'Isère, Grenoble Alpes métropole et le SMTC, le Pays Voironnais, le Grésivaudan ont délibéré en 2019 sur une charte d'organisation des mobilités du bassin de vie, affichant trois grands principes :

- un objectif fort de faciliter les déplacements des usagers : une offre lisible, une tarification intégrée et claire, une information facilitée avec le Pass Mobilité, des déplacements facilités ;
- un périmètre géographique large, prenant en compte les déplacements des habitants urbains, périurbains et ruraux ;
- un périmètre fonctionnel complet : ensemble des mobilités, y compris covoiturage et modes actifs, ensemble des réseaux de transports collectifs, y compris cars interurbains et projet de réseau express ferroviaire.

Les EPCI de l'aire grenobloise : Populations - Emplois - Superficie (données INSEE RGP 2016)



+Plusieurs étapes

1. Au 1^{er} janvier 2020, Transformation du SMTC en syndicat mixte (SM) SRU, un nouveau syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) regroupant les anciens membres du SMTC : Grenoble Alpes Métropole et le département de l'Isère auxquels se joignent la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la communauté de communes du Grésivaudan.

- sur les compétences obligatoires des SM SRU de coordination des services, d'information multimodale et de tarification coordonnée;
- avec transfert de compétences sur les mobilités urbaines sur les territoires de Grenoble Alpes métropole et du Grésivaudan (nouveau ressort territorial unifié) et sur les mobilités partagées (covoiturage + pôles d'échanges) sur les trois territoires;

2. Une volonté d'évolution vers une autorité organisatrice des mobilités unique à l'échelle de la grande région grenobloise avec l'adhésion dans les deux ans de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de 8 communautés de communes supplémentaires : Bièvre Isère, Bièvre Est, Cœur de Chartreuse, Saint-Marcellin Vercors Isère, Massif du Vercors, Trièves, Matheysine et Oisans. (Non AOM à ce jour, leur prise de compétence est favorisée avec la LOM.)

3. Des dispositifs de coopérations et des projets déjà engagés à l'échelle de la région grenobloise :

- élaboration d'une contribution commune de la grande région grenobloise au SRADDET et d'une charte partenariale du covoiturage;
- création d'un volet « articulation avec les territoires voisins » dans le PDU adopté en 2019 du SMTC et travaillé dans le cadre d'un comité partenarial;

- prolongement de certaines lignes du réseau dans le cadre de coopération avec des intercommunalités voisines;
- mutualisation d'outils de connaissance et d'évaluation : enquêtes ménages déplacements (EMD), modèle multimodal de déplacement et observatoire des déplacements de la grande région grenobloise;
- création de comités de mobilités, en remplacement des comités de déplacements et rassemblant :
 - élus intervenant dans le domaine des mobilités;
 - exploitants des transports collectifs (Semitag, Trans'Isère, SNCF);
 - opérateurs de services de vélos et de voitures partagées;
 - société de stationnement;
 - associations concernées par les problématiques de mobilité;
 - citoyens.

Ces comités, préfigurateurs de comités des partenaires, seront des espaces d'information et d'échange sur les besoins de mobilité et les projets relatifs à la mobilité et à l'aménagement.





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES GALLY-MAULDRE (Île-de-France)

ORGANISER UNE SOLUTION DE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD), EN RABATTEMENT VERS LES GARES TRANSILIENNES DU TERRITOIRE

LE TERRITOIRE

11 communes – 23 000 habitants
Ville centre : Crespières (1 600 habitants)
Département des Yvelines

Contexte territorial

- Contexte francilien avec forte influence de Paris (50 km du centre de Paris).

Offre de mobilité existante

- Offre de mobilité organisée par Île-de-France Mobilités (IDFM) ;
- lignes régionales non urbaines traversantes ;
- présence de trois gares actives sur le territoire : Saint-Nom-la-Bretèche, Maule et Mareil-sur-Mauldre, permettant une connexion directe avec Paris grâce aux lignes ferroviaires transiliennes ;
- importante fréquentation de la gare de Plaisir Grignon, située à l'extérieur du territoire ;
- des gares peu accessibles en transport en commun depuis le reste du territoire.

Usages et besoins identifiés

- Des flux de voitures entrants et sortants à partir des gares pour l'accès aux lignes ferroviaires transiliennes, pour les déplacements domicile-travail et domicile-études ;
- des flux internes en heures creuses pour l'accès aux commerces, aux loisirs, mais aussi aux gares du territoire.

Enjeux : proposer des solutions alternatives à la voiture pour l'accès aux gares en heures de pointe et pour les déplacements internes au territoire en heures creuses.

La solution proposée : TAD IDFM – déclinaison territoriale « TAD Gally-Mauldre »

- réalisation d'un diagnostic en 2014 suite au constat de la non adaptation des trois lignes régulières de bus existantes et de l'offre de Transport à la Demande présente sur Saint-Nom-la-Bretèche et ponctuellement étendue à la partie Est du territoire ;
- mise en place d'un service de TAD en 2018, en substitution et en extension d'offre de ces lignes régulières et du TAD – offre intégrée à l'offre IDFM dans une logique intermodale de déplacement, avec intégration tarifaire :
 - fonctionnement en connexion avec les gares en heures de pointe ;
 - desserte du territoire en heures creuses ;
 - mesures d'accompagnement et d'animation importantes auprès des publics concernés par le lancement du service.

La liaison entre les communes de Saint-Nom-la-Bretèche et Chavenay est aujourd'hui assurée en ligne régulière en heures de pointe le matin et le soir, et en TAD en heures creuses.

Cette formule est à présent préconisée par l'intercommunalité, au regard des besoins et usages identifiés sur le territoire.





SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORTS POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE (Auvergne-Rhône-Alpes)

LE PLAN D' ACTIONS INTERMODALITÉ 2019-2021 DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORTS POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE (SMT AML)

LE TERRITOIRE

Le syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) est un syndicat mixte SRU composé uniquement d'AOM :

- la région AURA ;
- le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) ;
- Saint-Étienne métropole ;
- la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) ;
- Vienne-Condrieu agglomération.

Un périmètre de **345 communes**, **4 départements** et **2,6 millions** d'habitants.

Des compétences obligatoires :

- coordonner les services de transports organisés, en tant qu'AOM, par ses membres ;
- mettre en place un système d'information multimodal (SIM) à destination des voyageurs ;
- mettre en place un système de tarification coordonnée.

Contexte territorial

- Deux grandes métropoles : Lyon et Saint-Étienne ;
- une configuration territoriale en vallées qui structure les déplacements ;
- 2,6 millions d'habitants pour 435 communes concernées, avec une croissance démographique positive et une augmentation des besoins de mobilité.

Offre de mobilité existante

- Réseaux urbains structurés sur toutes les AOM ;
- réseau TER organisé en étoile autour de Lyon et Saint-Étienne et bon maillage entre les différentes centralités urbaines ;
- rôle majeur des gares comme lieu de connexion : 117 gares sur l'ensemble du périmètre, 11 lignes ferroviaires, 900 trains quotidiens, 16 000 places de stationnement en parcs relais.

Usages et besoins identifiés

- Un périmètre de mobilité qui dépasse celui couvert par le SMT AML : de nombreux flux pendulaires et navetteurs ;
- une dépendance forte à la voiture impactant la saturation des réseaux routiers ;
- des points de connexion intermodaux insuffisants entre les territoires couverts par le syndicat mixte et les territoires voisins.

Enjeux : identifier et structurer les points de connexion et développer l'intermodalité afin d'encourager une meilleure utilisation des transports collectifs à l'échelle d'un périmètre d'usages et lutter contre l'autosolisme

La solution proposée : le plan d'actions intermodalité

2 périmètres à distinguer :

- le périmètre de gouvernance composé des membres du SMT AML ;
- le périmètre élargi d'intervention, le bassin des déplacements quotidiens.

Des objectifs partagés : travailler à une meilleure articulation des offres de mobilité au sein des principaux pôles d'échanges multimodaux pour simplifier et rendre attractifs les services proposés à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise et ainsi mettre en œuvre l'intermodalité du quotidien.

Une approche par bassins

- Identifier les besoins de mobilité et les lieux stratégiques d'intermodalité au sein des 8 bassins de vie structurés autour des deux grandes métropoles;
- cibler les déplacements articulés avec les corridors de mobilité ferroviaires et routiers au sein de chaque bassin.

Un travail collaboratif et collectif

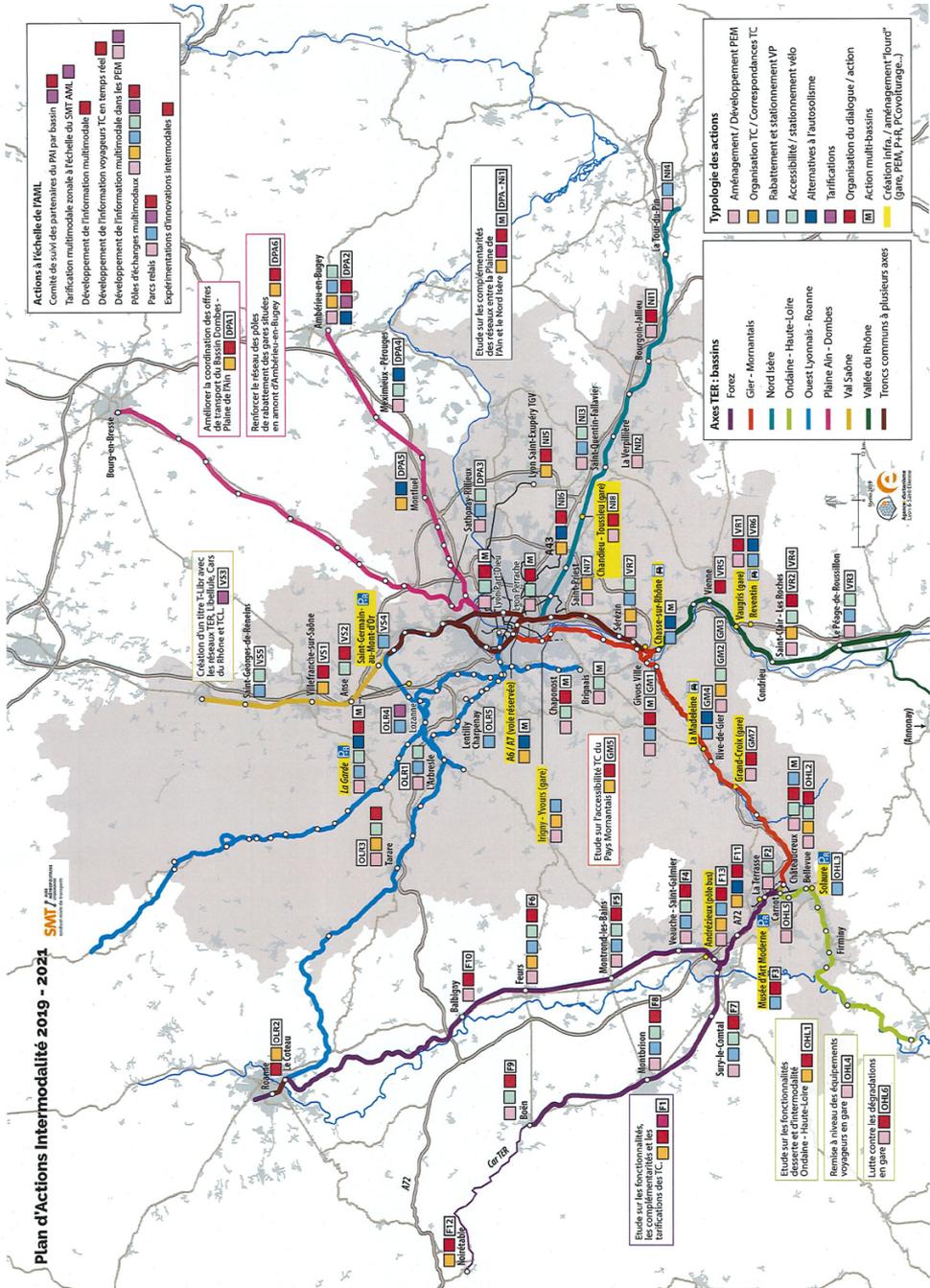
- Élaboration d'un diagnostic pour relever les caractéristiques des différents pôles d'échanges multimodaux du territoire et établir un état des lieux de l'intermodalité. Ce diagnostic permet d'actualiser celui du Schéma prospectif de mobilité du SMT (2015);
- organisation de réunions par bassins, avec l'ensemble des acteurs concernés par les projets de mobilité. Le SMT a ainsi ouvert son expérience de coopération en dépassant le cadre de sa propre gouvernance aux AOM, communautés de communes non AOM, syndicats mixtes de SCoT, État, départements et région, SNCF Réseau, Mobilités, Gares et Connexions et réseaux autoroutiers pour d'identifier les besoins et enjeux en matière de pratiques intermodales;
- élaboration d'un plan d'actions intermodalité.

Le plan d'actions intermodalité comprend :

75 projets issus des territoires à mettre en œuvre par les acteurs locaux via un système de contractualisation associant les spécialistes du transport et acteurs de la planification. Des actions majoritairement ciblées sur les aménagements et travaux en gare, l'organisation des PEM et le dimensionnement des parcs relais, y compris pour le rabattement vélo et la prise en compte du partage de véhicules, l'information voyageurs ou encore la coordination des offres de TC.

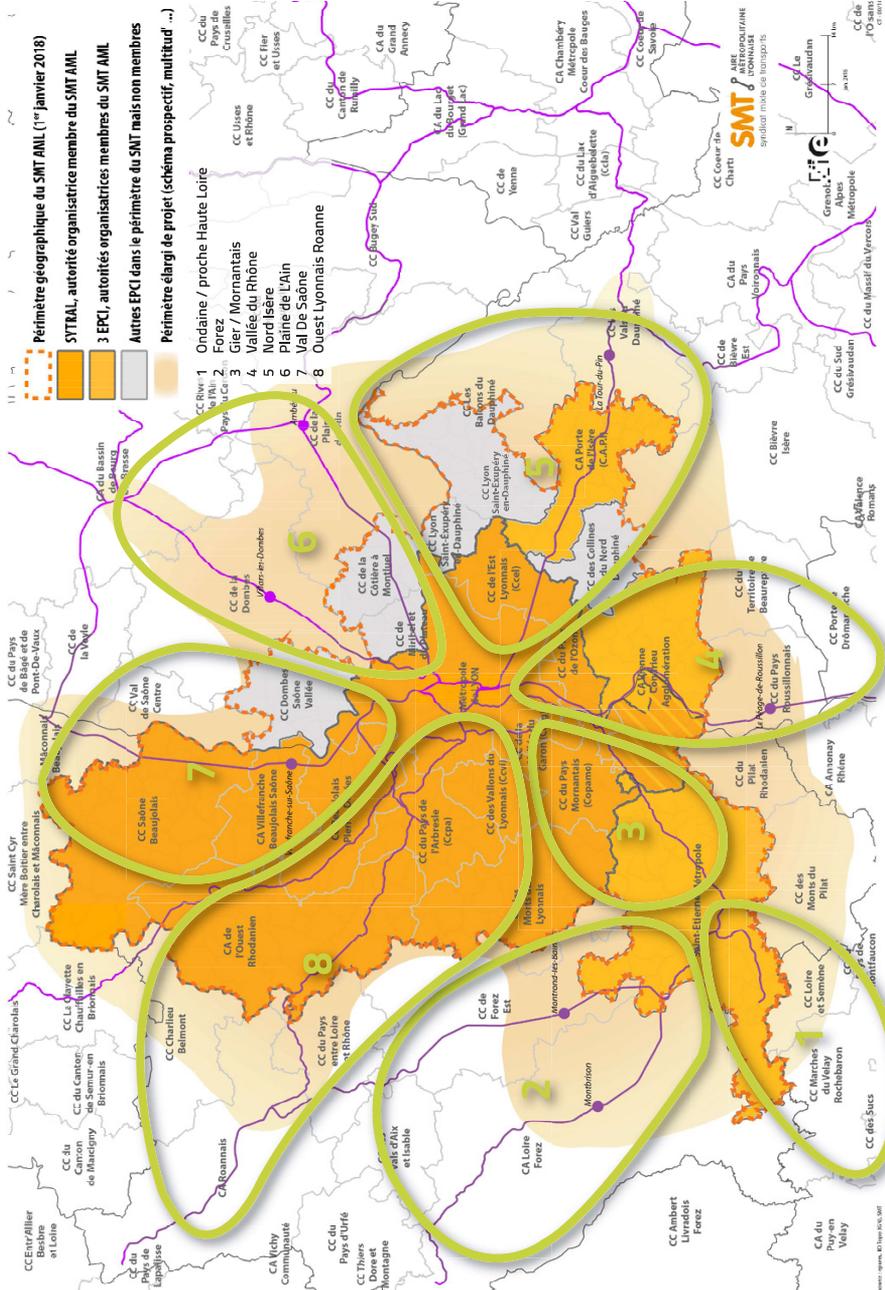
- une démarche sur trois ans, sans investissements lourds;
- une obligation de prendre en compte les dynamiques globales à l'échelle du bassin mais également au niveau métropolitain;
- la mise en place de comités de suivi annuels pour rendre compte des avancées des actions, mais aussi partager de la connaissance nouvelle sur l'intermodalité dans les territoires, en particulier peu denses. En 2019, une étude sur les aires de chalandise des gares a été produite par le SMT AML et partagée avec les acteurs pour connaître les pratiques des usagers et appréhender les déterminants du choix d'une gare plutôt qu'une autre et des modes de déplacement utilisés.

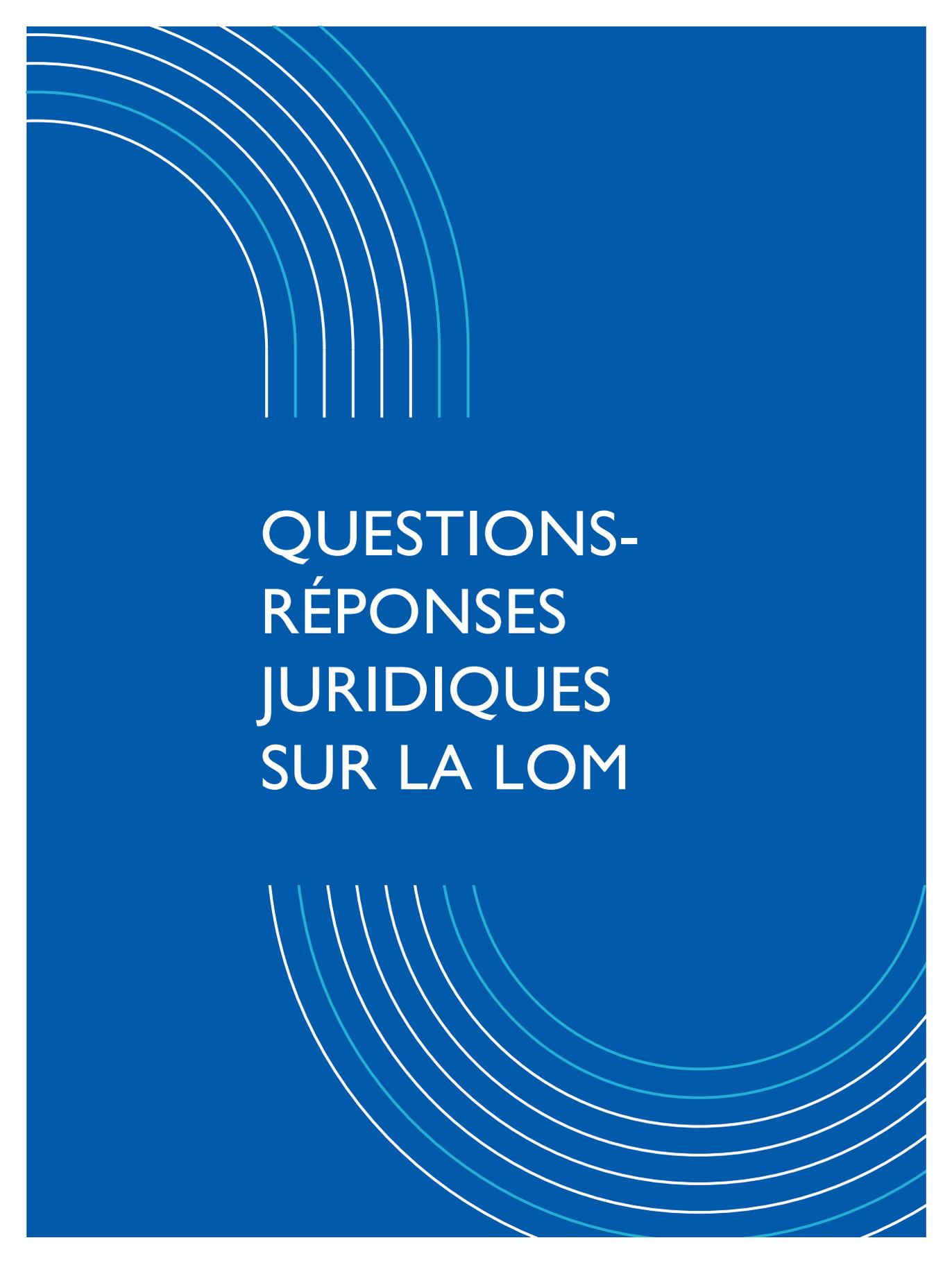
L'ensemble des acteurs impliqués reconnaissent les bénéfices d'une telle démarche partenariale. Dans un contexte institutionnel en évolution, cette démarche favorise la connaissance du terrain et permet la mise en place des conditions d'un dialogue et d'un cadre de travail ouvert à l'ensemble des acteurs présents sur la chaîne de déplacement. L'objectif est de faciliter la mobilité des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise, en particulier dans les territoires périurbains. À titre d'exemple, la gare d'Ambérieu-en-Bugey fait l'objet d'une fiche action, bien que la communauté de communes de la Plaine de l'Ain ne soit pas membre du syndicat mixte mais en raison des enjeux de rabattement en voiture et de stationnement sur un corridor ferroviaire qui a connu une croissance de 61 % de fréquentation sur la période 2007-2017.



Carte des axes stratégiques / bassins multimodaux de l'AML

Elaboration du plan d'actions intermodalité 2019-2021





QUESTIONS-
RÉPONSES
JURIDIQUES
SUR LA LOM

CONTEXTE

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités¹ (LOM) répond à plusieurs objectifs :

- sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces de faible densité;
- accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de nouveaux services numériques multimodaux;
- concourir à la transition écologique en développant les mobilités actives (politiques cyclables, marche);
- programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

La loi d'orientation des mobilités programme d'ici le 1^{er} juillet 2021 la couverture intégrale du territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Dans son exposé des motifs, elle pose le cadre pour favoriser l'exercice effectif de la compétence mobilité « à la bonne échelle »² territoriale, en favorisant notamment les relations entre les intercommunalités et les régions. Elle offre un cadre contractuel pour la mise en œuvre de l'intermodalité, sous la coordination des régions, avec des « contrats opérationnels de mobilité » conclus à l'échelle de « bassins de mobilité ». Ces bassins de mobilité regroupent une ou plusieurs intercommunalités.

Plus de 900 communautés de communes sur les 1 000 existantes, non AOM avant l'adoption du projet de loi, devront délibérer d'ici le 31 décembre 2020 pour se saisir ou non de la compétence.

Ce document vise à apporter les premiers éléments de réponse sur les modalités de transfert de la compétence et de son exercice dans les communautés de communes.

¹ L. 2019-1428, 24 décembre 2019, d'orientation des mobilités https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=41E0402B0C4093D042388844BEA0A870.tplgfr44s_2?cidTexte=JORFTEXT000039666574&dateTexte=20200110

² Exposé des motifs, projet de loi d'orientation des mobilités

LES COLLECTIVITÉS COMPÉTENTES EN MATIÈRE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ

QUESTION 1.

QUI PEUT ÊTRE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ?

Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité et obligatoirement compétentes en ce domaine conformément à ce qu'ont prévu les lois Chevènement de 1999³ et MAPTAM de 2014⁴.

Si les communautés de communes pouvaient, avant l'entrée en vigueur de la LOM, exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, la LOM invite ces communautés à statuer sur une éventuelle prise de compétence avant le 31 mars 2021⁵, pour un exercice effectif au 1^{er} juillet 2021. Cette prise de compétence s'effectue selon les règles de droit commun relatives aux transferts de compétences dans les communautés de communes⁶.

Sont AOM selon les dispositions du droit commun :

- les communautés de communes si le transfert de la compétence a été effectué (selon les conditions ci-dessous indiquées) ;
- les communautés d'agglomération⁷ ;
- les communautés urbaines⁸ ;
- les métropoles de droit commun et d'Aix-Marseille-Provence⁹ ;
- la région dans le ressort territorial des communautés de communes non compétentes, à compter du 1^{er} juillet 2021¹⁰.

Sont AOM selon des dispositions spécifiques :

- la métropole de Lyon¹¹ ;
- les quatre îles mono-communales existantes, dans lesquelles l'obligation de rattachement à une communauté ne s'applique pas¹² ;
- la collectivité territoriale de Martinique qui

³ L. n° 99-586, 12 juillet 1999, relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale

⁴ L. n° 2014-58, 27 janvier 2014, de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

⁵ Ord. n° 2020-391 du 1^{er} avr. 2020, art. 9, modifiant le III de l'art. 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités.

⁶ CGCT, art. L. 5211-17

⁷ CGCT, art. L. 5216-5 : obligatoirement compétentes

⁸ CGCT, L. 5215-20 : obligatoirement compétentes

⁹ CGCT, art. L. 5217-2 et L. 5218-2 : obligatoirement compétentes

¹⁰ C. transp., art. L. 1231-3

¹¹ CGCT, art. L. 3641-1 : obligatoirement compétente

¹² CGCT, art. L. 5210-1-1 : obligatoirement compétentes

est autorité organisatrice unique¹³, ainsi que les départements ou les régions d'outre-mer de droit commun si le choix est retenu de désigner une autorité organisatrice unique¹⁴;

- Île-de-France Mobilités¹⁵, les intercommunalités de la région Île-de-France n'ayant pas le statut d'AOM de premier rang (cf. question 18).

Peuvent être AOM après transfert de compétence d'autorités préalablement AOM :

- les syndicats mixtes fermés et ouverts¹⁶;
- les syndicats mixtes ayant la qualité de pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR)¹⁷;

Une fois la compétence d'organisation des mobilités transférée à une intercommunalité à fiscalité propre (communautés et métropoles), la LOM :

- maintient une possibilité de transfert de la compétence aux syndicats mixtes fermés et ouverts mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du CGCT;

- et ouvre cette possibilité au bénéfice des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) mentionnés à l'article L. 5741-1 du CGCT.

L'AdCF a interrogé la Direction générale des collectivités locales (DGCL) sur le cas des syndicats mixtes dénommés « pôles métropolitains ». Ceux-ci devraient logiquement pouvoir devenir AOM selon les mêmes modalités que les PETR et syndicats mixtes fermés, à la condition que leur périmètre soit d'un seul tenant et sans enclave afin de constituer un « ressort territorial ».

Les AOM gardent la faculté de constituer à tout moment des syndicats mixtes de transports de coordination, dits « SRU »¹⁸ en référence à la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

En tout état de cause, il est important de noter qu'à compter du 1^{er} juillet 2021, les communes ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité.

¹³ C. transp., art. L. 1811-3

¹⁴ C. transp., art. L. 1811-2

¹⁵ C. transp., art. L. 1241-1

¹⁶ CGCT, art. L. 5711-1 et L. 5721-2

¹⁷ CGCT, art. L. 5741-1; C. transp., art. L. 1231-1

¹⁸ C. transp., art. L. 1231-10 et L. 1231-11

QUESTION 2.

DANS LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, QUELLES SONT LES MODALITÉS PRÉVUES D'ICI LE 31 MARS 2021 POUR LE TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ?

Le conseil communautaire de la communauté de communes doit adopter, dans un premier temps, une délibération à la majorité absolue des suffrages exprimés avant le 31 mars 2021 et notifier cette délibération à chaque maire. Dans un deuxième temps, les conseils municipaux des communes membres ont trois mois pour délibérer selon la même règle habituelle de majorité. À défaut de délibération municipale adoptée dans ce délai de trois mois, leurs décisions sont réputées favorables.

Pour que le transfert de compétence d'organisation de la mobilité soit effectif au 1^{er} juillet 2021, il doit être recueilli l'accord :

- du conseil communautaire ;
- et des deux tiers au moins des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population, ou de la moitié

au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population. Doit en outre est recueilli, lorsqu'elle existe, l'accord de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée (cf. article L. 5211-17 du CGCT renvoyant à l'article L. 5211-5 du CGCT).

Si elle n'est pas transférée, la compétence revient à la région qui l'exerce sur le territoire de la communauté de communes concernée au 1^{er} juillet 2021.

Dans ce cas, même si la compétence est régionale, les communes qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peuvent continuer à prélever le versement mobilité.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES : LA DATE LIMITE POUR DÉLIBÉRER EST REPOUSSÉE AU 31 MARS 2021

L'ordonnance publiée le 1^{er} avril 2020 comprend plusieurs dispositions visant à faciliter le travail des exécutifs et des assemblées intercommunales pendant l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de covid-19. En matière de mobilités, la date-limite laissée aux communautés de communes non compétentes pour se prononcer sur la prise de compétence au 1^{er} juillet 2021 est repoussée au 31 mars 2021 (en lieu et place du 31 décembre 2020).

Référence : Article 9 de l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de covid-19

QUESTION 3.

QUE DEVIENNENT LES SERVICES PRÉALABLEMENT ORGANISÉS PAR LES COMMUNES ?

Il existe deux cas de figure

- 1^{er} cas : la communauté de communes devient AOM au 1^{er} juillet 2021 et se substitue à cette date à ses communes membres dans l'exécution des services de mobilité qu'elles assuraient. Le transfert de compétence porte sur l'intégralité des missions relevant d'une AOM. Conformément au droit commun de l'intercommunalité et aux principes de spécialité et d'exclusivité, les agents communaux entièrement affectés à ces services sont transférés à la communauté, tandis que ceux qui n'exercent qu'une partie de leurs missions dans ce cadre sont de plein droit mis à disposition de la communauté, sauf si un transfert leur est proposé et obtient leur accord¹⁹. Les biens affectés à ces services sont, de plein droit, mis à disposition de la communauté de communes par ses communes membres. Lorsque la communauté de communes est soumise au régime de la fiscalité professionnelle unique, ce transfert donne lieu à une évaluation des charges transférées en vue de les imputer sur les montants d'attribution de compensation²⁰.
- 2^e cas : la communauté de communes ne devient pas AOM au 1^{er} juillet 2021. Dans ce cas, la région devient compétente sur le territoire de la communauté de communes mais les communes conservent l'organisation des services existants, sans avoir le statut d'AOM, et pourront continuer de prélever le versement mobilité.

¹⁹ CGCT, art. L. 5211-17 et L. 5211-4-1

²⁰ Code général des impôts, art. 1609 nonies C

QUESTION 4.

LORSQU'ELLE PREND LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ, LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SE VOIT-ELLE AUTOMATIQUEMENT TRANSFÉRER LES SERVICES DE TRANSPORT ORGANISÉS PAR LA RÉGION QUI SERAIENT INTÉGRALEMENT ENGLOBÉS DANS LE RESSORT TERRITORIAL DE LA NOUVELLE AOM ?

Le transfert des services de transport organisés par la région n'est pas automatique : la communauté de communes a le choix de se faire transférer ces services de transport ou non. Si elle choisit de reprendre ces services de mobilité, ce choix s'impose à la région et cette reprise se fait dans un délai convenu avec elle²¹. **Ceci constitue une spécificité pour les communautés de**

communes par rapport aux autres catégories d'EPCI à fiscalité propre (communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles) pour lesquels il existe une substitution de plein droit dans l'ensemble des droits et obligations pour l'exécution **des services de transport intégralement effectués sur leurs ressorts territoriaux.**

QUESTION 4 BIS.

UNE INTERCOMMUNALITÉ AOM PEUT-ELLE DÉLÉGUER TOUT OU PARTIE DE SES COMPÉTENCES EN MATIÈRE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ?

Contrairement à une collectivité territoriale, une intercommunalité ne peut pas déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire²².

Toutefois, le Code des transports donne la possibilité à l'AOM de déléguer tout ou partie de l'organisation des transports

scolaires. Cette délégation peut se faire au profit de la région, du département, des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales²³.

²¹ C. transp., art. L. 3111-5

²² CGCT, art. L. 1111-8

²³ C. transp., art. L. 3111-9

QUESTION 5.

LA COMPÉTENCE MOBILITÉ PEUT-ELLE REVENIR À LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES APRÈS LE 1^{ER} JUILLET 2021 ?

Oui, sous conditions.

La LOM prévoit la possibilité pour une communauté de communes, non compétente au 1^{er} juillet 2021, de demander à la région le transfert de cette compétence à son profit²⁴ dans deux cas :

- dans le cas où elle est issue d'une nouvelle fusion de communautés de communes ;
- ou en cas de création ou d'adhésion à un syndicat mixte doté de la compétence en matière de mobilité²⁵.

Cette demande de transfert de compétence doit alors intervenir par délibération du conseil communautaire, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté de fusion ou de la délibération de création ou d'adhésion au syndicat mixte. Ce transfert est de droit, c'est-à-dire que la région ne peut pas s'y opposer.

Le transfert juridique de la compétence intervient dans un délai maximal de 18 mois à compter de la délibération qui traduit cette demande. En revanche, le transfert effectif des services réguliers de transport public, de services à la

demande et des services de transport scolaire intégralement effectués dans le ressort territorial de la communauté de communes intervient dans un délai convenu avec la région. L'intention du législateur est qu'à cette occasion, ces trois types de services de transport relèvent d'un seul tenant de la communauté de communes. **En d'autres termes, la rétrocession de ces trois services, réguliers, scolaires et à la demande, interviendrait en un seul bloc.**

Les modalités financières de ce transfert sont réglées par une convention ou, à défaut d'accord entre les collectivités et après consultation d'une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, par le préfet afin que le montant des charges pour l'exercice de la compétence soit financièrement neutre pour la communauté de communes²⁶.

Par ailleurs, si la communauté de communes change de statut (transformation consécutive d'une fusion ou non) pour devenir une communauté d'agglomération, elle deviendra automatiquement AOM.

²⁴ C. transp., art. L. 1231-1, III

²⁵ C. transp., art. L. 1231-1, III

²⁶ C. transp., art. L. 1231-1, III dernier alinéa et IV

QUESTION 6.

UNE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES NE SOUHAITANT PAS DEVENIR AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ POURRA-T-ELLE ORGANISER OU CONTINUER À ORGANISER, PAR DÉLÉGATION DE LA RÉGION, DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR SON RESSORT TERRITORIAL ?

Oui. Le statut d'autorité organisatrice de la mobilité de second rang (AO2) permet à une collectivité non AOM d'exercer, sur son ressort territorial et pour le compte de l'AOM, des compétences d'organisation de la mobilité que celle-ci lui aura déléguées²⁷.

Une communauté de communes qui fera le choix de ne pas être AOM pourra donc continuer d'organiser, par délégation de la région qui sera l'AOM compétente sur son ressort territorial, toute attribution, ainsi que tout ou partie d'un ou plusieurs services de mobilité.

²⁷ CGCT, art. L. 1111-8 ; C. transp., art. L. 1231-4

QUESTION 7.

QUE SE PASSE-T-IL LORSQUE LA RÉGION EST COMPÉTENTE EN LIEU ET PLACE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ?

La LOM précise que **la région est une « autorité organisatrice de la mobilité régionale »** afin d'élargir les responsabilités de la région aux nouveaux services de mobilité (au-delà des seuls services de transport, cf. question 9)²⁸ et pour en organiser le maillage entre les différentes AOM (au-delà de leur ressort territorial).

Dans le cas où la région devient compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire d'une communauté de communes au 1^{er} juillet 2021, la région exerce la plénitude des missions dévolues aux AOM, sauf pour les services déjà organisés au 1^{er} juillet 2021 par une ou plusieurs communes membres de la communauté de commune qui peuvent, après avoir informé la région, continuer à organiser librement ce service²⁹.

En outre, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du CGCT relatif aux délégations de compétences, la région peut

déléguer³⁰, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés par la loi (se référer à la question 9 pour le détail de ces compétences), à :

- une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie;
- un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre;
- une autre autorité organisatrice de la mobilité;
- ou à un syndicat mixte de transports de coordination (dits SRU).

Pour résumer, la région est AOMR sur l'ensemble de son périmètre et peut être AOM « locale » dans le seul périmètre des communautés de communes non compétentes en matière d'organisation de la mobilité.

²⁸ C. transp., art. L. 1231-3-I

²⁹ C. transp., art. L. 1231-1, II

³⁰ C. transp., art. L. 1231-4

LE CONTENU DE LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ

QUESTION 8.

QUE SIGNIFIE ÊTRE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ AU REGARD DES NOUVELLES DISPOSITIONS DE LA LOM ?

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation des services de mobilité sur son

territoire, le ressort territorial. Il ne peut pas y avoir deux AOM dans un même ressort territorial.

QUESTION 9.

QUELLES SONT LES MISSIONS ET LES OBLIGATIONS D'UNE AOM AU REGARD DES NOUVELLES DISPOSITIONS DE LA LOM ?

Les autorités organisatrices de la mobilité ont **une responsabilité générale** pour assurer « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » (...) Elles associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ».

La LOM introduit une « figure imposée » pour toutes les AOM, mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 : **la création d'un comité des partenaires**³¹. « Les autorités organisatrices fixent la composition et les modalités de fonctionnement de ce comité des partenaires. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant

toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place ».

Dans le cas où la région est l'AOM, par substitution sur le ressort territorial d'une ou plusieurs communauté(s) de communes n'ayant pas pris la compétence d'organisation de la mobilité au 1^{er} juillet 2021, elle crée un comité des partenaires associant les représentants des communes ou de leurs groupements. Celui-ci est mis en place à l'échelle pertinente qui correspond, au maximum, au périmètre du bassin de mobilité.

Observation : la loi ne prévoit pas de décret d'application, ces dispositions sont donc d'application immédiate.

³¹ C. transp., art. L. 1231-5

Les AOM contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Les AOM sont habilitées à agir pour organiser différents services de mobilité et d'accompagnement sur le fondement des compétences dont le libellé a été réécrit par la LOM³². À ce titre, sur son ressort territorial, chacune des AOM mentionnées par la loi³³, ainsi que la région lorsqu'elle intervient³⁴, est compétente pour **assurer des services de mobilité**, ce qui leur permet d'organiser :

- **des services réguliers** de transport public de personnes ;
- **des services à la demande** de transport public de personnes (en recourant, en pratique, à des opérateurs de transport collectif ou à des artisans taxis) ;
- **des services de transport scolaire** ;
- **des services relatifs aux mobilités actives** ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- **des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur** ou contribuer au développement de ces usages ;
- **des services de mobilité solidaire**, de contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Les AOM peuvent en outre proposer **des services de conseil et d'accompagnement** auprès des différents acteurs et usagers, consistant à :

- offrir un **service de conseil et d'accompagnement individualisé à la**

mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

- mettre en place **un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités** générant des flux de déplacements importants ;
- organiser ou contribuer au développement des **services de transport de marchandises et de logistique urbaine**, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

L'ensemble de ces services de mobilité et d'accompagnement revêt un caractère facultatif pour l'AOM. En revanche, la compétence d'organisation de la mobilité ne peut pas faire l'objet d'une définition d'intérêt communautaire qui permettrait aux communes membres d'intervenir par subsidiarité.

Par ailleurs, le Code des transports définit les modalités de « l'action commune en matière d'une mobilité solidaire »³⁵ :

« La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

À cet effet, la région et le ou les départements concernés pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas de l'article L. 1215-1, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire ».

³² C. transp., art. L. 1231-1-1

³³ C. transp., art. L. 1231-1, I

³⁴ C. transp., art. L. 1231-1, II

³⁵ C. transp. art. L. 1215-3

QUESTION 10.

LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES SONT-ELLES TENUES D'ORGANISER UN SERVICE DE TRANSPORT RÉGULIER ?

En aucun cas l'AOM n'a obligation d'organiser l'ensemble des services de mobilité mentionnés à l'article L. 1231-1-1 du Code des transports. Elle dispose de différents leviers d'action permettant de répondre aux

besoins de mobilité des habitants. **Elle n'a ainsi aucune obligation d'organiser un service de transport régulier.** Par exemple, elle peut décider de n'organiser qu'un service de transport à la demande.

QUESTION 11.

QU'EST-CE QU'UN SERVICE DE TRANSPORT RÉGULIER, CONDITIONNANT UN ÉVENTUEL PRÉLÈVEMENT DE VERSEMENT MOBILITÉ ? QU'EST-CE QU'UN SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE ?

Le **service régulier** est défini par les articles R. 3111-1 et R. 3111-37 du Code des transports. Il se définit comme un « *service collectif offert à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance* ». Il est donc caractérisé par sa fréquence, son itinéraire et sa tarification déterminés au préalable de la course, sans que l'utilisateur n'intervienne.

L'article R. 3111-2 du Code des transports définit le **service à la demande** comme un « *service collectif offert à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de quatre places, y compris celle du conducteur* ». Ce service est donc caractérisé par l'influence de la demande de l'utilisateur sur la fréquence et l'itinéraire de la course.

QUESTION 12.

QUELLES SONT LES MISSIONS DES AOM EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DES MOBILITÉS ?

Les AOM assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Elles contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

Le plan de mobilité (PDM) – nouvelle dénomination du plan de déplacements urbains (PDU) – ou le plan de mobilité simplifié (PDMS) est élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son ressort territorial. C'est également l'AOM qui est en charge de son évaluation.

Le PDM reste obligatoire dans les unités urbaines au sens de l'Insee de plus de 100 000 habitants³⁶. La loi a défini un délai de 24 mois pour que les nouvelles AOM soumises à cette obligation élaborent un PDM³⁷. Les communautés de communes sont, dans tous les cas, exonérées de l'obligation d'élaborer un PDM même dans le cas où existeraient des communautés de communes compétentes dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants³⁸.

Les AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un PDM peuvent être cependant incitées à faire ce choix car le recours à un PDM permet de définir des prescriptions plus fortes en matière de stationnement et de partage modal de la voirie.

Lorsque la région est AOM en lieu et place de la communauté de communes, elle a aussi la possibilité d'élaborer un PDM ou un PDMS, à l'échelle du bassin de mobilité le cas échéant.

La compétence d'un syndicat mixte porteur d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT) peut également être élargie à l'élaboration d'un PDM ou d'un PDMS. Ce plan doit alors couvrir l'ensemble du périmètre du SCoT et inclure entièrement tous les ressorts territoriaux des AOM de son territoire.

Contrairement au plan de mobilité, le plan de mobilité simplifié :

- n'est pas soumis à la procédure d'enquête publique;
- ne comporte pas d'évaluation environnementale;
- n'est pas concerné par les rapports de compatibilité ou de prise en compte avec les autres documents de planification.

Les liens de compatibilité entre les plans de mobilité et les documents de planification spatiale et d'urbanisme (PLU, SCoT, SRADDET) sont identiques à ceux qui existaient entre les PDU (désormais renommés plan de mobilité) et ces documents.

La LOM introduit en revanche un rapport de compatibilité entre le plan de mobilité et le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) si le périmètre du PCAET englobe ou recoupe celui du PDM. À l'inverse, si le périmètre du PDM est plus large, celui-ci doit « prendre en compte » le PCAET. Ce second cas correspond à la situation où l'AOM est un syndicat de transport ou un PETR : il peut alors exister plusieurs PCAET qui coexistent sur le ressort territorial du plan de mobilité.

³⁶ C. transp., art. L. 1214-3. La liste des communes constituant ces agglomérations est définie par un arrêté du 28 juin 2016

³⁷ C. transp., art. L. 1214-17 ; L. 1214-29-1

³⁸ C. transp. art. L. 1214-31

QUESTION 13.

UNE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES QUI N'AURAIT PAS PRIS LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ POURRAIT-ELLE MALGRÉ TOUT CONDUIRE DES ACTIONS DE SOUTIEN À LA MOBILITÉ ?

Oui, dans tous les cas, que la communauté de communes soit AOM ou non.

Les communautés de communes sont habilitées à conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées au titre de leurs compétences « aménagement de l'espace » et « voirie ».

Cette précision a été apportée par la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, dans le cadre du débat parlementaire en séance publique à l'Assemblée nationale, après consultation de la DGCL³⁹, et compte-tenu du foisonnement d'initiatives conduites par les communautés de communes en matière de soutien aux mobilités actives (plans vélo) et partagées (covoiturage, autopartage, autostop organisé...).

Au titre de leur compétence « voirie d'intérêt communautaire », les communautés de communes peuvent par exemple élaborer un schéma directeur cyclable (programmation de la continuité des itinéraires cyclables entre communes) ou encore prévoir l'implantation d'aires de covoiturage sur le domaine public.

Au titre de leur compétence « aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire », les communautés de communes compétentes pour l'élaboration

d'un plan local d'urbanisme (PLU) peuvent également définir la localisation et le dimensionnement de l'offre de stationnement.

Il ne s'agit pas d'une compétence d'organisation de la mobilité mais d'une capacité à soutenir ou conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur le territoire des communautés de communes, que celles-ci soient AOM ou non. La planification spatiale (SCoT, PLU) et la maîtrise du domaine public de voirie sont des leviers essentiels pour assurer ce déploiement.

Pour mémoire, l'intérêt communautaire permet de choisir ce qui, au sein d'une compétence donnée, relève de la communauté, le reste demeurant de compétence communale. Il importe donc que sa définition établisse sans ambiguïté la ligne de partage entre l'intervention de la communauté et celle de ses communes membres. Ce mécanisme ne s'applique qu'aux compétences pour lesquelles la loi le prévoit, ce qui est le cas des compétences relatives à l'aménagement de l'espace et la voirie.

³⁹ Assemblée nationale, 2^e séance publique relative au projet de loi d'orientation des mobilités, 5 juin 2019, p. 5417

LE FINANCEMENT DES MISSIONS D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ PAR LE VERSEMENT MOBILITÉ

QUESTION 14.

QUE DEVIENT LE VERSEMENT TRANSPORT ?

La loi d'orientation des mobilités ne change pas véritablement la donne en matière de financement des politiques locales d'organisation de la mobilité. Les principes fondamentaux du versement transport (VT), en tant qu'impôt affecté, sont conservés. Renommé versement mobilité (VM) par la loi, il conserve les mêmes taux et la même assiette. C'est toujours l'autorité organisatrice de la mobilité qui est chargée de l'instauration d'un versement mobilité sur son ressort territorial. La décision de fixation du taux fait toujours suite à une décision de l'organe délibérant de l'AOM.

La loi d'orientation des mobilités introduit une nouveauté importante : la levée du versement mobilité par une autorité organisatrice de la mobilité est désormais conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes.

Cependant, **l'affectation du VM pourra concerner l'ensemble de la compétence mobilité de l'autorité**, comme le financement de services de mobilités actives et partagées.

« [...] le versement [mobilité] est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et

organisés par cette autorité et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte du territoire dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité. Le versement est également affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L.1231-1 et L.1231-1-1 du Code des transports »⁴⁰.

Ainsi, la disposition de la loi MAPTAM relative à l'affectation du VM au financement d'autres services de mobilité demeure, sous réserve pour l'AOM d'organiser au préalable un service régulier de transport.

Dans chaque AOM, un comité des partenaires, en tant qu'instance de concertation instaurée par la loi, sera consulté avant toute instauration ou évolution du taux du VM.

La délibération d'instauration du VM devra désormais lister le ou les services réguliers qui seront financés par cet impôt. Les AOM ayant instauré le VM avant la LOM ne devront pas délibérer de nouveau, ni en raison de la nouvelle dénomination du versement transport, ni pour lister les services réguliers.

⁴⁰ CGCT, art. L. 2333-68

QUESTION 15.

LE TAUX DU VERSEMENT MOBILITÉ EST-IL UNIQUE POUR UN MÊME RESSORT TERRITORIAL ?

La forme juridique de l'AOM (EPCI à fiscalité propre ou non), la strate démographique, la mise en service d'un transport collectif en site propre ou encore l'existence d'une commune classée touristique dans le ressort territorial sont autant de critères permettant de fixer le taux du VM jusqu'à 2% (hors Île-de-France) avec des capacités de « lissage » sur 12 ans en cas de modification de périmètre.

La LOM introduit la possibilité de moduler le taux du VM par EPCI à l'échelle d'un syndicat mixte AOM.

Plusieurs intercommunalités membres d'une AOM syndicale pourront avoir des taux différents. Cette modulation est basée selon des critères fondés sur la densité démographique et le potentiel fiscal des EPCI qui composent le syndicat mixte qui s'est vu transférer la compétence d'organisation de la mobilité.

Pour rappel, les syndicats mixtes dits « SRU » dont l'action est de coordonner les services que plusieurs AOM organisent peuvent prélever un versement mobilité additionnel (VMA - ex versement transport additionnel). Il s'agit d'un prélèvement que peut effectuer le syndicat mixte SRU dans une aire urbaine de plus de 50 000 habitants ainsi que dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines au sens de l'Insee et associant au moins la principale AOM. Pour mémoire, ce taux de VMA ne peut pas dépasser 0,5%. Les règles de cumul de VM et de VMA au sein d'un même ressort territorial sont définies au sein de la circulaire interministérielle du 23 août 2002. Le syndicat mixte SRU bénéficie également de la possibilité de modulation du taux de VM par EPCI selon les critères de densité démographique ou de potentiel fiscal.

QUESTION 16.

EXISTE-T-IL DES EXCEPTIONS CONCERNANT LA POSSIBILITÉ DE PRÉLEVER UN VERSEMENT MOBILITÉ ?

Deux exceptions peuvent être soulignées au sein de la loi sur la possibilité de prélever un versement mobilité.

- Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire d'une communauté de communes qui ne se serait pas saisie de la compétence, la région ne sera pas en mesure de prélever de versement mobilité (sauf dans le cas particulier de l'Île-de-France).
- Dans le cas où la compétence est régionale, et dans l'hypothèse où les communes organisaient des services de mobilité avant l'entrée en vigueur de la LOM, les communes pourront demeurer compétentes sur ces

services, sans pour autant avoir le statut d'AOM. À ce titre, elles pourront poursuivre le prélèvement du versement mobilité sur leur territoire. La loi n'apporte cependant aucune réponse sur les conditions de fixation et de modification du taux sur le territoire de cette commune. Cette disposition est également valable pour les communes membres d'un syndicat mixte AOM avant la promulgation de la LOM.

En tout état de cause, il est important de noter qu'à compter du 1^{er} juillet 2021, les communes ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité.

LES SPÉCIFICITÉS DE L'ÎLE-DE-FRANCE

QUESTION 17.

QUELLES SONT LES COMPÉTENCES PARTICULIÈRES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ?

Dans la région Île-de-France, Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité compétente pour :

- organiser des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux;
- organiser des services de transport public de personnes à la demande;
- organiser des services de transport scolaire;
- organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités (*notamment lorsqu'un service public de location de vélos n'existe pas, et sous réserve de l'accord des communes et des EPCI sur le ressort territorial de l'implantation / toutefois, cette double condition ne s'applique pas pour la création d'un service public de location de longue durée sans impact sur la voirie*);
- organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages (*notamment lorsqu'un service public d'autopartage n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes et des EPCI sur le ressort territorial de l'implantation*).

IDFM peut également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activité générant des flux de déplacement importants;

- organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Par ailleurs, IDFM :

- assure la planification, le suivi et l'évaluation des politiques de mobilité, à travers le plan de mobilité d'Île-de-France (anciennement dénommé plan de déplacements urbains d'Île-de-France);
- contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution sonore, contre la pollution de l'air et l'étalement urbain;
- assure les missions de maintenance et de renouvellement des gares, des sites de maintenance et de remisage et des postes de commandes (PCC) du projet de transports du Grand Paris ne relevant pas du périmètre de gestion technique de la RATP.

Les intercommunalités de la région Île-de-France peuvent être autorités organisatrices de second rang ou de « proximité », par délégation conventionnelle d'Île-de-France Mobilités (cf. question 6).

Les intercommunalités sont également chargées d'élaborer des plans locaux de mobilité (anciennement dénommés « plans locaux de déplacements ») qui détaillent et précisent le contenu du plan de mobilité de la région Île-de-France⁴¹.

⁴¹ C. transp., art. L 1214-30

QUESTION 18.

QUELLES SONT LES SPÉCIFICITÉS FRANCILIENNES CONCERNANT LE PRÉLÈVEMENT DU VERSEMENT MOBILITÉ ?

Contrairement aux autres AOM régionales (AOMR), Île-de-France Mobilité prélève le versement mobilité. L'autorité organisatrice de la mobilité a la faculté d'appliquer des taux différenciés selon un zonage spécifique à la région Île-de-France.

INTERMODALITÉ ET COOPÉRATION TERRITORIALE

Dans la continuité des lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), la loi d'orientation des mobilités (LOM) renforce le tandem région-intercommunalité dans les domaines de l'aménagement du territoire et de l'organisation des mobilités. Le rôle de chef de

file de la région en matière de mobilités est précisé. Celui-ci s'articule autour d'un espace de coopération, le bassin de mobilité, et d'un outil de contractualisation, le contrat opérationnel de mobilité.

QUESTION 19.

QUE RECOUVRE LE RÔLE DE CHEF DE FILE DES RÉGIONS EN MATIÈRE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ?

Lorsqu'un domaine de compétence est partagé entre différents niveaux de collectivités, la loi peut prévoir qu'un de ces niveaux de collectivité est chef de file. Cette notion a pour objectif d'organiser les modalités de leur action commune. Le chef de file n'a qu'un rôle de coordination, à l'exclusion de tout rôle de décision.

Depuis la loi 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la région est chef de file dans le domaine des « mobilités » ce qui a trait notamment « à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares »⁴².

La loi d'orientation des mobilités précise ce rôle de chef de file. Il lui revient d'organiser « les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

« 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information

et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;

« 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;

« 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;

« 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

« 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité »⁴³.

Ce rôle de chef de file est assuré dans le cadre des bassins de mobilité.

⁴² CGCT, art. L. 1111-9

⁴³ Même référence

QUESTION 20.

QUELLES SONT LES MODALITÉS DE DÉFINITION DES BASSINS DE MOBILITÉ ?

Les bassins de mobilité constituent le cadre d'action privilégié de la région, dans son rôle de chef de file décrit à la question précédente.

Le bassin de mobilité est défini et délimité en concertation avec les AOM, syndicats mixtes de transport (de type syndicats mixtes SRU de coordination), départements et communautés de communes, et, dans le cas où elles ne sont pas AOM au 1^{er} juillet 2021, les communautés de communes même lorsque la région intervient en tant qu'AOM par substitution sur leur ressort territorial.

La région soumet le projet de cartographie du bassin de mobilité à l'ensemble des acteurs énumérés ci-dessus, pour avis, avant son adoption.

Le bassin de mobilité couvre l'ensemble du territoire de la région.

Il s'étend sur le périmètre d'une ou de plusieurs intercommunalités à fiscalité propre dont le territoire « ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité »⁴⁴, sauf accord formel de leurs assemblées délibérantes.

Par dérogation et lorsque l'importance des mobilités interrégionales le justifie, deux ou plusieurs régions peuvent exercer ces actions à l'échelle d'un bassin de mobilité interrégional qu'elles définissent et délimitent, en concertation avec les AOM, syndicats mixtes de transport (de type SRU), départements, communautés de communes ou communes. Ce bassin interrégional est présenté dans le projet de cartographie des bassins de mobilité qui leur est soumis pour avis, avant son adoption par les conseils régionaux concernés.

⁴⁴ C. transp., art. L 1215-1

QUESTION 21.

LA LOM INSTAURE DES CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE MOBILITÉ. QUE RECOUVRE CE NOUVEAU CADRE DE CONTRACTUALISATION ?

Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité préalablement défini en concertation (cf. question 20), un contrat opérationnel de mobilité.

Certains acteurs doivent obligatoirement être associés à ces contrats. Il s'agit des AOM, syndicats mixtes de transport (de type syndicats mixtes SRU de coordination), départements et gestionnaires de gares de voyageurs ou pôles d'échanges multimodaux concernés. Toutefois, peuvent être partie au contrat les autres groupements à fiscalité propre qui ne sont pas AOM ou tout autre partenaire, dont, le cas échéant, une région limitrophe du bassin de mobilité concerné.

Observation : les intercommunalités non AOM peuvent ainsi être associées au contrat opérationnel de mobilité, notamment au titre de leurs compétences « aménagement de l'espace » et « voirie » (cf. question 13).

Les modalités de l'action commune des AOM (cf. question 20) ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures constituent les principaux objets de contractualisation, afin de créer et organiser les conditions favorables au développement des mobilités.

Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révisions fixées par ses signataires. Il fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires (cf. question 9).

Dans l'hypothèse où existe un bassin de mobilité interrégional, les régions élaborent et révisent un contrat opérationnel de mobilité dans les mêmes conditions⁴⁵.

⁴⁵ C. transp. ; art. L. 1215-2

GLOSSAIRE

INDEX DES ACRONYMES ET SIGLES

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité

ANPP : Association nationale des pôles territoriaux et des pays

ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

AURA : Auvergne Rhône Alpes

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires

DSIL : Dotation de soutien à l'investissement local

EMD : Enquête ménages déplacements

FEDER : Fonds européen de développement régional

FNAU : Fédération nationale des agences d'urbanisme

GART : Groupement des autorités responsables de transport

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LMI : Laboratoire de la mobilité inclusive

LOM : Loi d'orientation des mobilités

MAPTAM : Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

NOTRe : Nouvelle organisation territoriale de la République

PCAET : Plan climat-air-énergie territorial

PDU : Plan de déplacements urbains

PEM : Pôle d'échange multimodal

PETR : Pôle d'équilibre territorial et rural

PTU : Périmètre des transports urbains

PNR : Parc naturel régional

PNU : Pôles nouveaux usages

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SEM : Société d'économie mixte

SIM : Système d'information multimodal

SMT AML : Syndicat mixte des transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise

SMTC : Syndicat mixte des transports en commun

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRI : Schéma régional de l'intermodalité

SRU : Solidarité et renouvellement urbain

TAD : Transport à la demande

TEPCV : territoire à énergie positive
pour la croissance verte

TEPOS : Territoire à énergie positive

TER : Transport express régional

TICPE : Taxe intérieure de consommation
sur les produits énergétiques

VT : Versement transport

VM : Versement mobilité

RESSOURCES

ENQUÊTE IPSOS POUR TRANSDEV ET RÉGIONS DE FRANCE SUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN DANS LES RÉGIONS FRANÇAISES, 30 SEPTEMBRE 2019

http://regions-france.org/wp-content/uploads/2019/09/lpsos_Mobilite%CC%81s-en-re%CC%81gionSept2019-Rapport-France-Bleu.pdf

RÉFÉRENCES JURIDIQUES

- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
- La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
- La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- Ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de covid-19

BIBLIOGRAPHIE

B. Baccaïni, « Les différentes approches du rural », *Pouvoirs locaux*, mai 2016

Commissariat général à l'égalité des territoires, « Emploi et territoires » - Rapport de l'Observatoire des territoires 2016, janvier 2017 <https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/emploi-et-territoires-rapport-de-l-observatoire-des-territoires-2016>

Commissariat général à l'égalité des territoires, Rapport sur la cohésion des territoires, juillet 2018, https://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/rapport-cohesion-france_juillet-2018.pdf

Enquête « Les mobilités des Français dans les régions françaises », Transdev-Ipsos-Régions de France, juillet 2019

Étude « Mobilités et intermodalité, la nouvelle donne – Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale », AdCF-Transdev, Juillet 2016

Autorité de la qualité de service dans les transports, Desserte en transports collectifs en zone rurale : comparaison entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, août 2019, étude accessible à l'adresse : <http://www.qualitetransports.gouv.fr/desserte-en-transports-collectifs-en-zone-rurale-a399.html>

Inscrire les 3 000 gares de France dans les projets de territoire : une ambition partagée, AdCF, 15 février 2019

Place de la gare, « Les gares un atout pour les territoires et leurs habitants », les actes du colloque, février 2019

Reynard, R., Valles, V., *Les emplois se concentrent très progressivement sur le territoire, les déplacements domicile-travail augmentent*, Insee, septembre 2019

Ruralités : une ambition à partager, 200 propositions pour un agenda rural, juillet 2019, https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-07/Rapport_Mission-ruralite_juillet-2019.pdf

Synthèse de l'atelier thématique « Mobilités plus solidaires : Réduire les fractures sociales et territoriales », sous la présidence de Michel Neugnot, décembre 2017, <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/syntheses.html>

REMERCIEMENTS

Catherine ADNET, Déléguée Générale au territoire, communauté urbaine du Grand Reims

Pierre AUBOUIN, Directeur du département Infrastructures et Transport, Banque des Territoires

Brigitte BACCAINI, Sous-directrice de l'observation et des analyses statistiques, CGET

Renaud BATISSE, Chef de projet SCoT, communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon

Hugues BAUDRY, Chargée de projet développement durable, PETR du Pays de Retz

Odile BEGORRE-MAIRE, Directrice, PETR du Pays du Lunévillois

Stéphanie BERTIN, Directrice Solidarité Urbaine, Mairie de Fourmies

Paul BERRETROT, Président, Transdev Reims S.A.S, jusqu'au mois d'août 2019

Quentin BIER, Chargée de mission mobilité et habitat, communauté de communes Cœur de Beauce

Edwige BOUTET, Chargée de mission mobilité, PNR des Grands Causses

Sandrine DE BORAS, Chef de projets innovation, Transdev France S.A

Myriam BRENAC, 1^{re} Adjointe à la commune de Chavenay et conseillère transport à la communauté de communes Gally Mauldre

David CAUBEL, Chef de projet transversal Innovation et territoires, ministère de la Transition écologique et solidaire

Étienne CHAUFOUR, Directeur Île-de-France en charge de l'éducation, des solidarités et des mobilités, France Urbaine

Benoît CHAUVIN, Responsable technologie des transports, GART

Charline CLEMENT, Responsable commercial, Transdev CSO, jusqu'au mois d'avril 2019

Amandine COUREAU, Directrice, syndicat mixte de SCoT de la Vallée de l'Ariège

Cyril COUROUSSE, Chargé de mission mobilités et environnement, communauté de communes du Mont des Avaloirs

Kathy DAVID, Responsable projets et développement, Direction régionale Transdev Hauts-de-France

Sophie DEBOST, Chef de projet Offre de mobilité, Transdev France S.A

Bertrand DEPIGNY, Chargé de projet gouvernance de la mobilité, Cerema

Claire DECAUX, Coach mobilité

Noémie DELOBELLE, Directrice générale adjointe, Transamo

Denis DOWUI, Chef de projet développement, Transdev CSO

Valérie DREYFUSS, Déléguée générale, Laboratoire de la mobilité inclusive

Anne DUQUENNE, Directrice de Pôle Emploi Avesnelles Fourmies, Pôle Emploi

Jean-Michel EVIN, Directeur Général Adjoint Cohérence Territoriale, Grenoble Alpes Métropole

Annabelle FERRY, Experte politiques de mobilité et transports, CGET

Stella GASS, Directrice, Fédération Nationale des SCoT

Jean-Luc GIBELIN, Vice-Président transports, région Occitanie

Michel GIRARD, Chef de service Nouvelles Mobilités, département de l'Isère

Rachel HAAB LAB, Directrice, syndicat mixte de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML)

Loïc HENRIQUES, Directeur commercial et marketing, Transdev Reims S.A.S

Valérie HERBIN, Responsable de l'antenne de Fourmies, École de la Deuxième Chance Grand Hainaut

David HERRGOTT, Conseiller transport et mobilité, Régions de France

Mickaël HIRAUX, Maire de la ville de Fourmies, 1^{er} Vice-Président à la communauté de communes du Sud Avesnois, conseiller départemental du Nord, Président du syndicat mixte du Valjoly

Karine HUREL, Directrice de mission, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

Alain JEAN, Gérant, Rézo Pouce

Cassandra JOLY, Chargée de développement économique et communication, syndicat mixte du parc industriel de la Plaine de l'Ain

Valérie LACROUTE, Députée, 2^e circonscription de la Seine-et-Marne, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Benoît DE LAPASSE, Chef du bureau de l'observation des territoires, CGET

Caroline LEBON, Référente antenne de Fourmies, École de la Deuxième Chance Grand Hainaut

Christophe LEGROUX, Responsable du pôle écocitoyenneté, PNR de l'Avesnois

Thibault LONEUX, Chargé d'innovation collaborative, Transdev groupe

REMERCIEMENTS

Cécile MAILHOS, Conseillère municipale à la commune de Crespières, en charge de la commission transport

Eléonore MARIANI, Chargée de mission développement social durable, communauté de communes du Sud Avesnois

Benoît MARTY, Directeur, Pays du Sud Toulousain

Nathalie MAS-RAVAL, Directrice générale des services, communauté de communes du Grand-Pic-Saint-Loup

Raphaël MEYER, Conseiller juridique, Assemblée des communautés de France

Élisabeth OGER, Directrice Clients, Transdev groupe

Nicolas PUJOS, Conseiller intermodalité, infrastructures et nouvelles mobilités, Régions de France

Julien QUISTREBERT, Président co-fondateur, Collecticity

Valérie RACINE, Chargée de mission mobilités douces, communauté d'agglomération Seine Eure

Mickaël RESTIER, Directeur, Association Nationale des Pôles territoriaux et des Pays

Lionel REDON, Responsable de projets marketing, Transdev France S.A

Cyprien RICHIER, Chercheur, Cerema

Michel ROCH, Maire de la commune de Saint-Barthélemy, VP en charge de la mobilité et du transport à la communauté de communes des 2 Morin

Michel SAUVAGE, Directeur adjoint du transport routier de voyageurs, région Grand Est

Gilles TOUTIN, Adjoint au chef de bureau de l'observation des territoires, CGET

Charlotte VIE, Responsable du service développement local et chargée de mission, communauté de communes des 2 Morin

SUIVI ÉDITORIAL

Maxime GOUDEZEUNE, AdCF

Mathilde LEMÉE, AdCF

CARTOGRAPHIE

FNAU

CGET/ANCT

CRÉATION & RÉALISATION

Agence Luciole - mai 2020

CRÉDITS PHOTOS

IStock/Getty Images, Gilles Piel (p. 4), Julien Lutt/Capa Pictures (p. 6), syndicat mixte d'Artenay (p. 67), CA Seine Eure (p. 70), CC Mont des Avaloirs (p. 71), CC Grand Pic Saint Loup (p. 74), SMPIPA (p. 79), Avesnois Mobilité (p. 81), Sophie LOUVET (p. 83), Var-Matin (p. 83), AURAN (p. 85), PNR Grands Causses (p. 88), Transdev (p. 92, 93).

IMPRESSION

Handiprint



PEFC 10-31-2816 / Certifié PEFC

PILOTAGE DE L'ÉTUDE

Olivier CRÉPIN,
*Conseiller économie
et mobilités, AdCF*

Marie-Emmanuelle HUILLO,
*Directrice déléguée des Relations
institutionnelles, Transdev*

Guillaume BRISSET,
*Chargé de Relations
institutionnelles, Transdev*

TRAVAIL D'ENQUÊTE

Cécile HUBERT, *Stagiaire chargée
d'études, Transdev / Master Urbanisme et
aménagement, Institut d'Urbanisme de
Lyon (Université Lumière Lyon 2)*

QUESTIONS-RÉPONSES JURIDIQUE :

Rédaction : Olivier CRÉPIN (AdCF),
Cécile HUBERT (Transdev),
Simon MAUROUX (AdCF)
et Raphaël MEYER (AdCF).

Relectures : *Directions des relations
institutionnelles et des affaires juridiques
de Transdev, Florence DUJARDIN,
Groupement des autorités responsables
de transport (GART), Céline MOUVET
et Gaëlle PATERNOTTE, Bureau des
politiques de déplacements, Direction
générale des infrastructures, des transports
et de la mer (DGITM), ministère de la
Transition écologique et solidaire*



22, rue Joubert • 75009 Paris
T. 01 55 04 89 00
www.adcf.org
adcf@adcf.asso.fr

L'AdCF est partenaire de France Mobilités

