



Mobilité

En milieu rural, on bouge !

Animateur : **Micaël ROBERT** (Chargé de mission - PETR du Doubs Central)

Déroulement de l'atelier :

L'atelier s'est déroulé le vendredi 4 décembre de 9H20 à 12H15 avec la participation de 6 intervenants dont 3 experts : **David CAUBEL** (DGITM – France Mobilité), **Bertrand DEPIGNY** (CEREMA), **Chloé NOUAL** (Certinergy) et 3 retours d'expérience de Pays, PETR : **Odile BEGORRE** (Pays Lunevillois), **Sophie RYCHLIKY** (Pays Vallée du Loir), **Thibault PASSAVANT** (PETR du Doubs central).

Contexte :

L'**Agence nationale de la cohésion des territoires** (ANCT), mise en place au 1er janvier 2020, a pour mission de rapprocher l'Etat des **collectivités territoriales** en les aidants à mener à bien leurs projets, via un accès facilité aux **ressources** nécessaires : **ingénierie technique** et **financière**, **partenariats**, subventions... L'objectif est de donner aux élus et aux représentants des collectivités des possibilités d'action pour répondre aux **besoins spécifiques** de leur territoire. Pour ce faire l'ANCT s'appuie sur 3 piliers : la **contractualisation**, la mise en œuvre du programme **Action cœur de ville** (soutien à l'attractivité des villes moyennes ainsi qu'à la réhabilitation des centres villes et des activités commerciales difficile suite à la situation sanitaire) et un appui renforcé à l'ingénierie, en sollicitant des **opérateurs** (ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), ANAR (animation et logement), Cerema, Banque des Territoires...) permettant aux collectivités les moins bien équipées de mener leurs projets.

La **mobilité** et l'accessibilité du territoire sont au cœur des enjeux de développement territorial, un des besoins spécifiques formulés étant la mise en place de **modes de transport doux et alternatifs**. En effet, **1 an après le vote de la loi LOM** (Loi d'Orientation des Mobilités) dont l'objectif est la couverture de l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale (communauté de communes), le contexte actuel témoigne de nombreux points de tension : **moins recours au mode de transport collectif** en raison de l'appréhension et des mesures sanitaires liées à la **COVID-19** ; crise des **gilets jaunes** et débat public de ces derniers mois, avec les **80km/h**, puis la **taxe carbone**, mettant en lumière la précarité et le manque d'alternatives dans certains espaces ruraux ; nécessité de la **transition énergétique**. Il faut donc dépasser et repenser les **outils d'organisation de la mobilité**, notamment via les **plans de mobilité rurale** ou les **AOM** locales, qui doivent inventer et accompagner de **nouvelles façons de se déplacer**. Les transports en commun n'étant pas toujours une solution envisageable en milieu rural, il y a une nécessité d'innover sur l'offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

Objectif de l'atelier : Discussion autour de retours d'expérience des territoires sur la mobilité en milieu rural, **partage des solutions** et **outils** pour la **mise en œuvre de la loi LOM**.

*Synthèse des interventions***Bertrand DEPIGNY – CEREMA****Présentation de la LOM**
La gouvernance des mobilités

Objectif: Doter le territoire d'**AOM locales** (autorités d'organisation des mobilités) représentées par les communautés de commune ou un regroupement. **2 acteurs compétents** : la **région** (ancrage historique ferroviaire...) et l'**intercommunalité (ou un regroupement)** (corps public responsable pouvant prendre cette compétence sinon par défaut elle reviendra à la région). **Outils de coordination** entre les 2 entités : la mobilité dépassant souvent les frontières administratives → définition d'un **bassin de mobilité**. L'usage de la voiture individuelle dépendra de ce bassin de mobilité.

Retour sur l'accompagnement du CEREMA
Premiers constats

- **Transfert des compétences** de la **région** à la **communauté de commune** (CC) (si celle-ci est demandeuse) voire par la suite d'une communauté de commune à un PETR devenant AOM locale. Pour l'instant aucune obligation de transfert de compétences mais une obligation de concertation : mettre autour de la table les personnes ressources pour traiter des questions de mobilités.

- **Actuellement : 900 communautés** de communes ne sont pas AOM

- **Mode d'emploi de la prise de compétence par les CC** : principales interrogations → comprendre l'**organisation des services de mobilité**, combien cette prise de compétence va **coûter** à la communauté de commune (déploiement de nouveaux services), **coordonner** les interventions des AOM locales avec la région qui jouera toujours son rôle d'AOM régionale.

Support de réflexion pour les PETR : la capacité d'animation des PETR / syndicats mixtes est moteur pour aider les communes à penser la mobilité.

La question de la mutualisation des moyens : covoiturage, autopartage... → LOM : allocation de **budget** pour la mise en place de services réguliers.

- **Projet de regroupement de communautés de commune** (15 territoires) : construire des éléments de méthode, de questionnement sur la prise de ces nouvelles compétences

Questions/réponses Odile BEGORRE

- ◆ **Versement transport** : *Cotisation collectée auprès de tous les employeurs (privés, associatifs,...), peu de possibilité d'exonération.*

- ◆ **Derrière ces versements : obligations de transport en commun ?**

OUI, il faut impérativement qu'il y ait des transports réguliers pour avoir le versement de transport (cette régularité permettra le financement d'autres services).

Mise en place : Services réguliers mis en place historiquement entre la ville centre et les communes autour. Lignes régulières adaptées selon les discussions avec les acteurs des territoires.

DIALOGUE + ANIMATION → points clés

- ◆ **L'URSSAF** collecte le versement mobilité et **l'AOM décide du taux**. Dans le pays, c'est le PETR qui touche tous les mois son versement transport mobilité.

- ◆ **Y a-t-il des lignes de transport en commun qui sortent du PETR ?**

Oui (à l'exception des lignes régulières) : gestion par la région Grand-Est. Elles sont adaptées aux besoins de certaines catégories de personnes.

- ◆ **Comment avez-vous utilisé cet argent ? Avez-vous pris en charge les transports scolaires et si oui comment est-il géré ?**

*La Région conserve la totalité de l'organisation du transport scolaire. L'AOM répond au plus grand nombre et non pas aux services spécifiques. Les élus ont souhaité que le pays prenne une **compétence large** : tous les aménagements d'investissements tels que les gares, schéma de voies douces, zone de covoiturage...*

Questions/réponses Bertrand DEPIGNY

- ◆ **Dates clés** : demande de compétence par la CC **avant le 31/03/2021** et acquisition le **01/07/2021**.

- ◆ **Challenge pour les territoires** :

→ **2 autorités locales** potentielles CC/EPCI et PETR

→ Définition actuelle des **bassins de mobilité** par la **région** : la plupart des CC et PETR qui deviendront compétents auront à cœur de rester en relation avec ces partenaires.

Futur des services en région

- ◆ Si transfert d'une compétence vers un EPCI, quid du **transfert des financements ? Transfert des services et des moyens afférents** de la région vers la commune en question. Si désaccord, le préfet tranchera. Mais ce transfert n'est pas automatique, une **demande doit être formulée par la CC** (estimation du coût régional d'un service).

- ◆ La **région** ne peut **pas transférer obligatoirement les transports scolaires** à une **échelle plus locale** (CC, PETR). Mais si celle-ci en fait la demande, alors les transports scolaires seront pris en charge intégralement sur le plan territorial (ex : transfert de ligne depuis la région...).

- ◆ **EPCI/PETR** qui ne prend **pas la compétence** devra-t-il être associé au **contrat de bassin** ?

Oui mais **sans obligation** à priori : rôle de conseiller. La présence des CC qui ne sont pas AOM est aussi encouragée car elles connaissent les territoires.

- ◆ **Comité des partenaires** : instance de **conseil ou décisionnelle** ?

Permet à l'AOM de s'entourer des bonnes personnes pour prendre les décisions (usagers, employeurs). L'AOM est souveraine sur son territoire mais on lui demande de s'entourer des bonnes personnes ressources.

Odile BEGORRE - Pays Lunévillois**AOM depuis le 01/01/2018****Retour sur l'avant prise de compétence**

- **Pays au Sud de Nancy : 159 communes** (de moins de 500 habitants), inscrit dans un **SCOT** (sud de la Meurthe et Moselle).

- **Motivations** : les questions de mobilité ont toujours interrogé les élus. **2012** : Pays labellisé **Pôle d'excellence rurale** autour des questions de mobilités. **2016** : étude réalisée à l'échelle du **SCOT, schéma de coopération interterritoriale** et questionnement sur la mobilité. → les élus **identifient les CC (4)** comme une **échelle pertinente**

- **Assistance par un bureau d'études** : maîtrise d'ouvrage sur les questions techniques, financières. Travail avec les **services de l'État** → **Anticipation de la loi LOM (2017)**

Enjeux : se rendre compte des **possibilités** si le pays prenait ou non la compétence. Interrogation autour de la **plus-value des services supplémentaires**.

- **Financement** : LOM accorde l'**allocation de versements mobilité sur un territoire** → **investissements** dédiés aux **aménagements** ou au développement de **centre d'expérimentation de nouvelles mobilités**.

La prise de compétence : progressive avec la Région Grand-Est

1. S'assurer de conforter l'intégralité des services mis en place par l'**ancienne autorité** de transport, développer une **agence de mobilité**, adapter les services de transport à la **demande**, travaux d'aménagement (borne de charge pour les voitures électriques...).

2. Réponse à l'appel à projet France Mobilité : labellisé en 2019

Mobilité domicile-travail



Mobilité solidaire



L'auto-partage



Auto-stop organisé



Sophie RYCHLIKY - Pays Vallée du Loir**PETR Sud Sarthe – contexte territorial**

- Frontalier avec d'autres départements
- **3 communautés de communes** fusionnées suite à la loi LOM
- **11 employés au PETR**, 2 personnes à la mobilité territoire
- Porteur d'un SCoT depuis 2013

Quelles étapes de création ?

- **Arrêté du périmètre SCoT** en décembre 2013 **puis élaboration du SCoT** en partenariat avec l'Agence d'urbanisme de la région angevine.
- **2014** : travail sur le **diagnostic** et élaboration en parallèle d'un **Plan de Déplacements Durables (PDD)**. Le territoire s'engage dans la démarche volontaire d'élaboration d'un **Plan Climatique Energie Territorial (PCET)**.
- **2016** : validation du PDD et du PCET.
- **2017 – 2018** : débat du PADD et arrêt du projet SCoT.
- **2019** : Approbation du SCoT du PATR Vallée du Loir et devient territoire d'expérimentation.

Plan de déplacements durables = volet mobilité du PCET**4 axes d'actions :**

- Développer les services et l'accompagnement aux changements
- Développer la pratique des modes actifs
- Optimiser les TC
- Privilégier l'usage partagé de la voiture

Portage : peu concluant car **l'animation** était insuffisante par manque de moyen humain au lancement et le **portage technique et politique** étaient insuffisants.

→ **2020** : Création d'une **commission mobilité**, volonté d'agir au delà des frontières administratives du PETR et interagir avec les acteurs concernés

Réussites : installation d'une aire de covoiturage et coworking sur les axes de passage

Réussites à venir :

Programme CEE Acteurs et collectivités engagés pour l'éco mobilité (ACoTE), massifier le covoiturage. Travail en collaboration avec l'ANPP.

Opération Illicov

- Travail collaboratif avec le groupement ANPP/Certinergy & Solutions/la Roue Verte depuis janvier 2020 avec participation de la plupart des territoires voisins.
- Mi-novembre 2020 : entrée dans la phase opérationnelle du programme, 4 lignes de covoiturage en con-construction dès début 2021.

Chloé NOUAL - Certinergy**Informations complémentaires ACOTE****Objectifs 2021 :**

- Développement d'un **réseau social/application**
- Accompagner territoires pour **expérimenter/pérenniser** les lignes
- Lancement **club mobilité ANPP** : création d'un réseau d'acteurs, porte-parole à l'échelle nationale.

Projet co-construit avec les **acteurs du territoire** : ateliers de rencontres, développement campagne de communication du projet. Application « **mobilier urbain** » = bonne base pour la **communication**. D'autres objets visuels seront mis en place (banderoles par exemple).

Financement de projets avec les CEE

Certificat d'Economie d'Energie (CEE) : C'est un **outil de financement des politiques de mobilité** avec pour objectif de **massifier le covoiturage** dans les régions peu denses. Programme prévoit de financer la communication.

Déroulé sur 3 ans : prise en charge de **100%** des coûts **la première année puis dégressif**. En parallèle, des **aides hors CEE sont accessibles** pour compenser les charges des collectivités pour les lignes de covoiturage.

Questions/réponses

◆ **Comment pérenniser la communication des lignes de covoiturage ?**
Accompagnement pour la communication et financement la première année. ACOTE prévoit un programme d'accompagnement sur 3 ans.

◆ **Faut-il laisser ce service gratuit ?**

Le dialogue sur les modalités tarifaires est ouvert entre les communautés de communes, le PETR et toutes les parties prenantes. Il a été évoqué par l'association WeMove en Bretagne qui est financé par les CEE.

◆ **Comment faire vivre les projets avec des financements dégressifs ?**
*Deux options existent : internaliser ou externaliser les compétences. Si on décide d'externaliser il existe de nombreux choix pour s'adapter aux besoins du territoire. Plus de **70 programmes** existent pour une diversité d'acteurs. **La CEE reste un moyen financier important, même pour l'espace info énergie***

Thibault PASSAVANT - PETR du Doubs central

Présentation du transport à la demande TADOU

Transport à la demande : solution qui fonctionne bien **en milieu rural**

Territoire du **Doubs central** : 3 communautés de communes, très rural et peu dense.

Début en **2006** : **très rapide évolution de la demande** (8200 voyages), coût annuel pour la communauté de communes 100 000€, idem pour la région.

1. Service **porte à porte** pour personnes âgées et en situation de handicap
2. **Réservation** la veille pour le lendemain possible mais prix dégressif selon anticipation.
3. **Différent d'un taxi** : regroupement des trajets d'où le coût faible pour les usagers.

Enjeu : communication auprès des communautés de communes sur l'intérêt de cette prise de compétence.

Saturation du service : il faut l'optimiser et probablement associer une nouvelle structuration de ce transport pour répondre à des besoins plus larges. Aujourd'hui le TADOU est adapté aux besoins spécifique d'une certaine population et de nouveaux objectifs et besoins doivent être pris en compte dans cette nouvelle structuration.

Questions/réponses - Thibault PASSAVANT

◆ Dégressivité du coût du service TADOU, forfait flexibilité

Tarif forfait flexibilité passé de 2€ à 3€. Optimisation du remplissage du TADOU, actuellement le coût au km chargé est de 1.82€ (usager présent dans le véhicule). **Tiers organisateurs payeurs** qui peuvent avoir des besoins tous les mois, **transmettent des listes de salariés** tous les mois. C'est eux qui vont donner les **plannings et réalisation des transports pour eux**. Masse très importante des trajets (30 - 40%).

David CAUBEL - DGITM – France Mobilité

Présentation des moyens et des outils pour mener une politique mobilité

Démarche de France Mobilités : bras droit opérationnel de la loi LOM

- Facilitateur à l'échelle nationale dans les questionnements

- **Plateforme collaborative** : près de 900 contributions, permet de trouver des solutions de mobilité proposées par l'écosystème et de bénéficier de retours d'expérience de territoires et collectivités. C'est une « **grande place de marché** ».
- **Achat innovant et commande publique** : se doter d'outils simples permettant de donner des cadres descriptifs pour la création d'un marché. Open data recensant plus de 5600 documents et boîte à outils accompagnant dans la construction d'un dossier de consultation.
- **A l'avenir** : volet de **formation** pour orienter les financements hors fins de droit commun et de fiscalité. Intervention de la start-up d'Etat Aides Territoire.

Outils **gratuits et accessibles** accompagnés d'un **soutien en ingénierie territoriale** avec un noyau sur les territoires pour :

- Accompagner les AOM dans leur prise de compétence
- Aider les projets des collectivités
- Animer l'écosystème régional de la mobilité

Lancement et ouverture de l'édition 2021 : axe de travail pour accompagner la planification des mobilités. Un autre axe pour aider et accompagner les projets d'expérimentation sur les territoires. Les lauréats ont une subvention à 50% de leur projet.

Agenda rural : travail avec les partenaires **très précieux**. Les outils ont permis de créer des **passerelles** pour gagner en efficacité au regard de tous les territoires. **Implication régionale très forte et infrarégionale croissante** et très précieuse.

Questions/réponses - David CAUBEL

◆ Date de clôture du prochain TENMODEB ?

L'ouverture du prochain TENMOB se fait le 07/12/2020 et se clôturera le 31/05/2021.

◆ Quel financement de l'ingénierie par le TENMOD ?

Permet le financement du fonctionnement (temps prévu, chargé de mission) mais pas l'investissement. FNADT permettrait une couverture à 50% d'un CDM sur un territoire à partir du moment où il est lié à un projet de territoire. Possibilité de financer l'animation.

Synthèse :

Les territoires cherchent à **agir pour répondre à leurs besoins de mobilité**. Les communautés de communes, et leurs regroupements, peuvent désormais grâce à la loi **LOM** se saisir de la compétence mobilité (ou se la voir transférer), devenant ainsi **autorité organisatrice de la mobilité** au niveau local(AOM)

- ✚ Beaucoup de questions soulevées sur les **modalités/limites** de ce nouveau droit de gestion.
- ✚ Questions sur le **droit à disposer** de certaines ressources (financière, humaine)
- ✚ **Emergence d'innovations** sur tous les territoires y compris les zones peu denses, des modes d'organisation efficaces apparaissent.

Ce qui ressort de ces échanges : nécessité **d'ANIMATION / DIALOGUE / ARTICULATION**