

# Les Territoires de projet et la prise de compétence mobilité

L'urgence climatique pousse à adopter une réflexion sur les trajets quotidiens, puisque ces derniers représentent 39% des émissions de gaz à effets de serre. Les milieux ruraux sont exposés à cette pollution atmosphérique étant donné le recours constant à la voiture individuelle qui représente 80% des modes de déplacement.

Devant les conséquences du modèle tout voiture, organiser la mobilité en milieu rural et réinventer les modes de déplacement devient alors une question de santé publique.

La [Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\) du 24 Décembre 2019 >>](#) a pour objet d'impulser une nouvelle ambition aux politiques publiques liées à la mobilité. Cette ambition se traduit par l'objectif de couvrir l'ensemble du territoire national en Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) au niveau local.

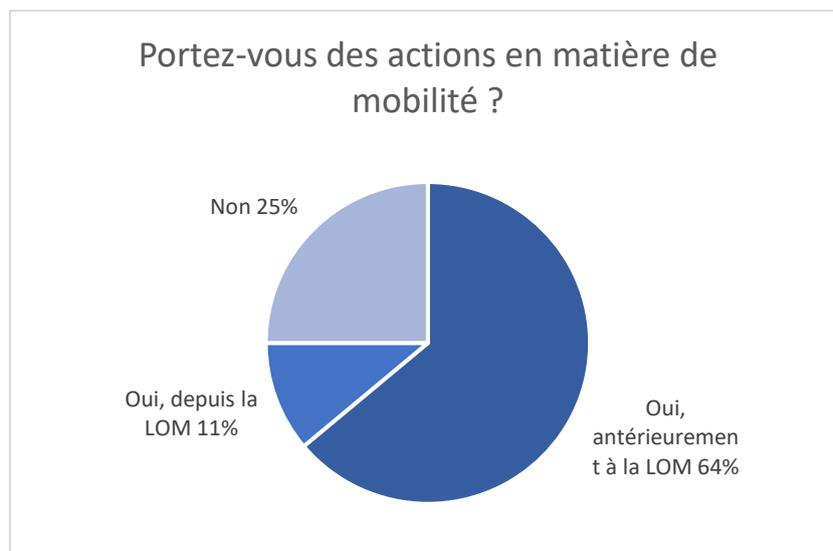
Concrètement, le fait d'être une AOM locale permet d'activer les leviers d'actions suivants :

- Organiser des services de transport de personnes
- Contribuer financièrement au développement de projets
- Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité

Les EPCI ayant pris la compétence – devenus AOM locales - peuvent transférer cette compétence aux syndicats mixtes Pays/PETR, auxquels ils adhèrent. Les territoires de projet étant un échelon cohérent en termes de vie et d'économie, ils sont une opportunité pour porter un projet de mobilité ambitieux. Sinon, en cas de refus de prise de compétence mobilité au 1<sup>er</sup> juillet 2021, la communauté de commune en question délègue cette compétence à la région qui l'exerce sur son territoire.

L'ANPP a souhaité faire un état des lieux de la prise de compétence mobilité et de la mise en œuvre de celle-ci.

## I – La compétence mobilité portée par les Pays



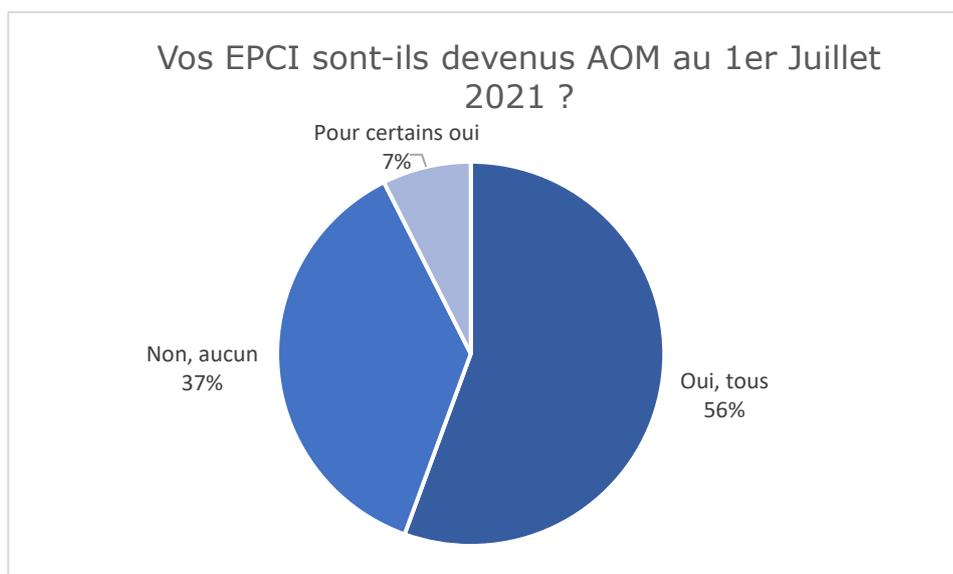
Parmi les collectivités ayant pris la compétence mobilité et qui ont répondu à notre enquête, certaines avaient déjà fait le choix de prendre en charge la question de la mobilité sur leur territoire. C'est le cas de 64% des répondants contre 11% qui indiquent avoir pris la compétence seulement depuis la loi LOM.

Notre enquête montre que l'échelon des Territoires est pertinent, car 64% des participants portaient déjà

des actions en matière de mobilité avant l'adoption de la loi LOM et la prise de compétence. Des initiatives comme un Schéma Local de Déplacement ou encore un Schéma Mobilité sont la preuve que le dynamisme des territoires est à même d'assurer la compétence mobilité.

Focus : Le Pays Cœur de Lorraine et le Pays Barrois ont tous deux la possibilité de prendre la compétence mobilité puisque leurs EPCI ont tous pris la compétence. Ce qui n'est pas le cas du Pays de Verdun. Cependant, les 3 PETR ont initié une démarche mobilité en entrant dans le programme CEE ACOTé. Ils bénéficient ainsi du développement d'un réseau de covoiturage commun aux 3 Territoires.

Sujet assez vierge, les nouvelles modalités de déplacement sont en cours d'émergence. En se réinventant, des solutions autour du covoiturage, du recours au vélo, d'un réseau de transport en commun accru, sont des possibilités qui peuvent permettre de pallier certaines zones blanches. Les Pays étant un échelon fédérateur d'intérêts communs, la solidarité en termes de mobilité peut-être la solution. Co-voiturage, autopartage, garage solidaire sont les solutions qui ressortent de notre enquête. Autant de solutions concrètes aux problématiques de transition écologique auxquelles font face nos Territoires.



Plusieurs difficultés se posent aux Territoires lorsqu'il s'agit de prendre la compétence mobilité. Le chiffre de 56% des répondants ayant pris la compétence mobilité est encourageant, néanmoins ce chiffre rappelle que cette prise de compétence nécessite un important travail de concertation et de réflexion. Le projet de mobilité se construit dans le temps long et des expérimentations sont parfois nécessaires. La question du financement est également une question prégnante, puisque cette nouvelle compétence pose la question des coûts induits. Le PETR est un échelon pertinent, puisqu'il peut agréger le versement mobilité de plusieurs AOM.

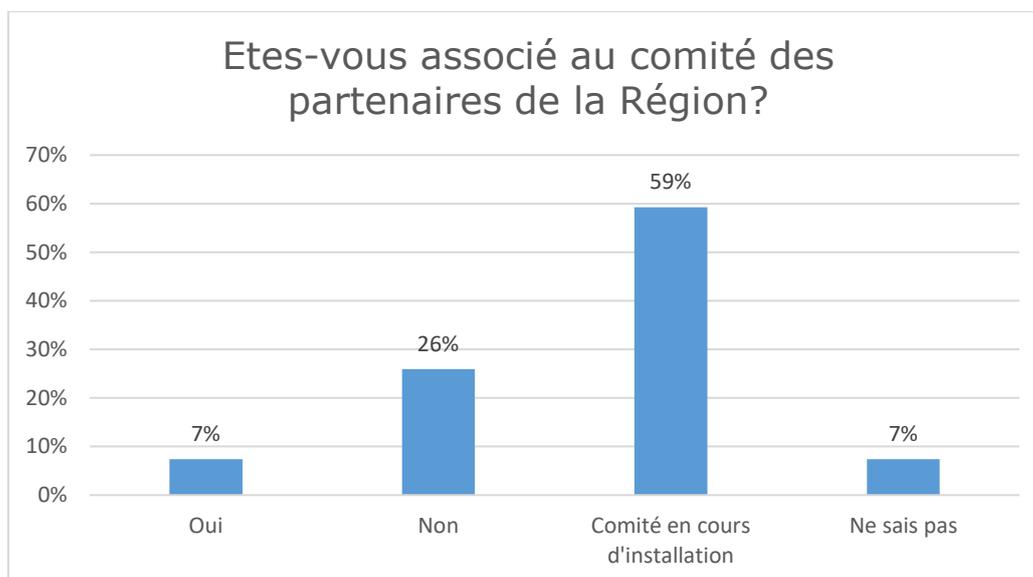


Pour 19% des répondants, un transfert de la compétence mobilité est en cours. Pour 59%, le transfert de compétence ne serait pas envisagé du tout, ce qui laisse 22% de répondants pour lesquels la question est en réflexion. Même si la question n'est pas encore engagée, l'échelle Pays dispose d'un rôle d'animateur central dans la coordination des actions sur le territoire local. Ainsi, sans porter la compétence, le Pays peut faciliter l'engagement de réflexions sur le sujet. De plus, porter la compétence mobilité à l'échelon des Territoires de projet, c'est mutualiser les coûts par exemple.

Certains répondants évoquent la difficulté posée par le caractère non sécable de la compétence mobilité. Lorsqu'un PÉTR porte historiquement une action en matière de mobilité, sans porter toute la compétence, il paraît difficile de réorganiser la compétence sur le territoire. Une fois encore, les territoires devront faire preuve de résilience pour aborder au mieux des changements dans les missions qui impactent le territoire en profondeur. En complémentarité de la région, il est possible d'exercer la compétence mobilité "à la carte", c'est-à-dire en choisissant le service le plus adapté à la réalité territoriale.

## II – L'exercice de la compétence mobilité

Une fois le transfert de compétence opéré, la mise en œuvre de cette dernière nécessite une bonne répartition des rôles, une mobilisation constante des partenaires et une projection financière solide.



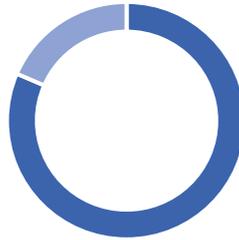
La LOM exige que chaque AOM mette en place un comité des partenaires, qui a pour but d'instaurer un dialogue entre toutes les parties prenantes liées aux transports sur le territoire. Les Pays sont donc invités à s'associer au comité des partenaires de la Région pour discuter des modalités de transport. Il apparaît en premier lieu que pour la plupart des Pays, le comité des partenaires de la Région est en cours d'installation, mais pour près d'un quart des répondants, le Pays n'est tout simplement pas associé. Cette prise de compétence s'organise pour la plupart du temps à l'échelle des bassins de mobilité, élaboré par la région. Toutefois, pour 55% des répondants, les bassins de mobilité n'auraient pas été arrêtés par la région.

Concernant le financement de la compétence, il y a naturellement le "versement transport" pour le fonctionnement, mais il est nécessaire de mobiliser d'autres sources de financement pour l'investissement, avec le CPER par exemple, ou le CRTE. Etant donné la dimension environnementale de la compétence mobilité, le CRTE est un contrat dont la philosophie semble convenir. Et en effet, une large majorité des Territoires de projet projette d'inscrire des actions sur le sujet dans leur CRTE.

La pertinence d'un portage Pays de la compétence réside également dans la mise en cohérence des outils contractuels et des dispositifs réglementaires, tels que les PCAET et le SCoT. En prenant la compétence mobilité, le Territoire peut donc décliner en actions son projet en matière de transition écologique en y alliant sa contractualisation et sa politique de mobilité.

Des actions sur la mobilité dans le cadre du CRTE sont-elles prévues ?

18,5% Non



81,5% Oui

Focus sur le Pays de Bray : Certains Pays ont déjà répondu à des appels à projet sur la mobilité. C'est le cas du Pays de Bray qui répond à l'AMI TENMOD et à l'AAP AVELO pour disposer d'un poste mutualisé qui permettra d'approfondir le sujet et d'accompagner les territoires à faire émerger des actions et des services adaptés.

Toutes ces réflexions convergent, dans la mesure où il est évident que le modèle du "tout voiture" et de l'autosolisme n'est pas viable. De la même manière, le recours aux transports en commun n'est pas un passage obligé lorsqu'il s'agit de mobilité. Les propositions de l'enquête vont dans le sens d'une plus grande mutualisation et solidarité entre les acteurs et les usagers.

Communication  
Etudes Sensibilisation TAD  
Schéma de mobilité VAE  
Schéma Directeur Cyclable  
Plan de mobilité rural  
Promotion du vélo  
Covoiturage  
Recrutement  
Rézo Pouce

En résumé, il est possible d'affirmer que la prise de compétence mobilité est une réelle opportunité pour les Territoires de mobiliser leurs compétences en matière d'animation de réseau, de coordination, et ainsi réfléchir à des solutions adaptées. La prise de compétence mobilité par les PETR à l'image du Pays Lunévillois ou du Bassin de Briey, c'est agir à une échelle cohérente et ainsi offrir un service public plus en accord avec la réalité territoriale.