

L'ORGANISATION DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE VIE

POINT D'ÉTAPE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS



REMERCIEMENTS

Laura Brun, responsable matériel roulant, infrastructures et systèmes, communauté d'agglomération Mulhouse Alsace agglomération

Cécile Daniel, directrice générale adjointe à la Planification et l'Aménagement territorial, communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique

Estelle Daviaud, directrice de la Stratégie et de la Prospective Territoriales, Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour, Communauté d'Agglomération Pays Basque

Francis Demoz, délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive

Quentin Denoyelle, responsable du Pôle Transports et Mobilités du syndicat Artois Mobilités

Marie-Francine François, directrice générale des services de la communauté d'agglomération Lens - Liévin

Pierre Gautier, chargé de mission Mobilités, communauté de communes Sud Retz Atlantique

Julien Grossetête, responsable Mobilités, coordination des services Transports et Stationnement, communauté d'agglomération du Grand Cahors

Marie-Pierre Guicherd, responsable du service Mobilités, communauté de communes des Monts du Lyonnais

Baptiste Guyomarch, responsable de la Mobilité, communauté de communes du Bassin de Pompey

Yoguesh Kischenin, directeur des Déplacements et des Mobilités innovantes, communauté Intercommunale des Villes solidaires

Raphaël Larre, directeur général des services, communauté de communes Latitude Nord Gironde

Alexandre Laymand, directeur du pôle Transports Mobilité, communauté de communes Rumilly Terre de Savoie

Loïc Millois, directeur général adjoint à la Jeunesse, l'Orientation et aux Transports, région Pays de la Loire

Jean Munier, adjoint au DGA Aménagement Durable et Transitions Territoriales, communauté de communes du Bassin de Pompey

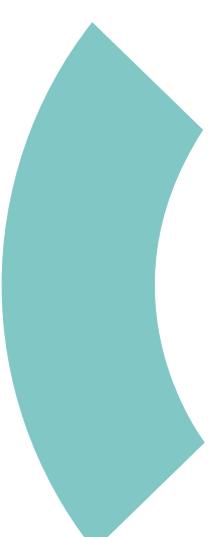
Mathieu Philippot, directeur Transports et Mobilité, communauté d'agglomération du Cotentin

Inès Quenouillère, chargée de Mission Mobilité Durable, communauté de communes de la Plaine d'Estrées

Fabrice Sirop, directeur général du syndicat Artois Mobilités

Christophe Wolf, directeur Mobilités et Transports, communauté d'agglomération Mulhouse Alsace

Sauf mention contraire les statistiques exposées dans ce Focus sont issues d'une enquête menée par Intercommunalités de France en 2023 auprès de ses adhérents. Cette enquête a recueilli les réponses de 115 intercommunalités, AOM et non AOM. Ces résultats ont pu être comparés avec les deux premières éditions de l'enquête menée en 2021 et 2022.



Sommaire

P. 9 | PILOTER L'ORGANISATION DES MOBILITÉS, INTERCOMMUNALITÉS ET RÉGION EN TANDEM

P. 9 | L'IMPÉRATIVE COORDINATION INTERCOMMUNALITÉS – RÉGION

Mettre en œuvre les transitions énergétique et écologique implique d'accompagner la diversification des modes de déplacement

Articuler les échelles intercommunale et régionale pour faciliter l'intermodalité

Des bassins de mobilité établis, devant favoriser la continuité des itinéraires

P. 12 | CONSTRUIRE UN CO-PORTAGE DES PROJETS INDISPENSABLE À L'INTERMODALITÉ : LES CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ

Quel rôle pour l'intercommunalité ?

Faciliter l'intermodalité par le COM : une approche basée sur les services existants et en projet

Un contrat à questionner régulièrement pour une meilleure adéquation entre projets opérationnels et orientations stratégiques

P. 22 | LES ATOUTS DU BASSIN DE VIE POUR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ADAPTÉES

P. 22 | FAVORISER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN: LES INTERCOMMUNALITÉS COMPÉTENTES

Approfondir l'accompagnement des déplacements du quotidien, quels défis ?

Les atouts de l'intercommunalité – échelon de l'appréhension des déplacements au quotidien

P. 24 | LE COMITÉ DES PARTENAIRES: UN OUTIL DE DIALOGUE FORCE DE PROPOSITIONS

Les comités des partenaires en plein déploiement

Structurer le comité des partenaires pour en faire un organe de proposition : retours d'expériences

P. 28 | APPRÉHENDER DES MODES DE GESTION DIFFÉRENTS POUR TENIR COMPTE DES SPÉCIFICITÉS DES BASSINS DE VIE

P. 30 | RÉPONDRE AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DE CHACUN: ZOOM SUR LES MOBILITÉS SOLIDAIRES

P. 30 | LA MOBILITÉ POUR TOUS, TOUR D'HORIZON DES SOLUTIONS INTERCOMMUNALES

Les outils intercommunaux d'appréhension des besoins de mobilité des publics précaires

Leviers d'action de l'intercommunalité pour l'accompagnement des mobilités des publics fragiles

P. 31 | UN NOMBRE CROISSANT DE PLANS D'ACTION COMMUNS (PAMS) AVEC LE DÉPARTEMENT ET LA RÉGION

P. 33 | IN FINE QUELLE ORGANISATION ET QUELLES OFFRES CONCRÈTES ?

P. 33 | REVUE DES SERVICES DE MOBILITÉ DANS LES INTERCOMMUNALITÉS, ET EN PARTICULIER LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES NOUVELLEMENT AOM

P. 36 | FICHES PROJETS



Antoine Chéreau

Vice-président Mobilités d'Intercommunalités de France

Président de la communauté d'agglomération Terres de Montaigu

Premier Vice-président de la région Pays de la Loire

Au 1^{er} juillet 2023, 461 communautés de communes ont célébré les deux ans ou plus de leur statut d'autorité organisatrice des mobilités (AOM). Programmée par la loi d'orientation des mobilités (LOM), cette montée en compétence sans précédent a d'ores et déjà permis de porter des projets ambitieux en faveur de la cohésion sociale et territoriale et de la transition écologique dans nos bassins de vie.

Dès 2017, Intercommunalités de France s'est impliquée dans la construction de la LOM puis dans sa mise en œuvre. Cet engagement de l'association pour un renforcement des politiques publiques de mobilité a pour objectif que chaque concitoyen puisse bénéficier d'une offre de mobilité adaptée à ses besoins et en cohérence avec son territoire. Il dépend de la réalisation de cette ambition des modèles de déplacement plus sobres au quotidien, en phase avec les impératifs de transitions écologiques et énergétique. En contact direct avec les besoins des habitants et pleinement qualifiée pour déployer des services publics de proximité, l'intercommunalité est le maillon du portage de solution de mobilités adaptées aux spécificités de nos territoires.

La mise en œuvre actuelle de la LOM donne à voir l'indispensable articulation entre connaissance spécifique des enjeux locaux et planification régionale des mobilités. Les régions, ayant pour la majorité d'entre elles arrêté leurs bassins de mobilités, appellent aujourd'hui les intercommunalités autorités organisatrices à nourrir les contrats opérationnels de mobilité en cours d'élaboration. Des intercommunalités remontent les logiques de chaque territoire sans lesquels il ne serait pas possible de planifier des offres précisément calibrées et capables de concurrencer l'usage individuel de l'automobile. A l'heure des discussions sur les Services Express Régionaux

Métropolitains (SERM), les bassins de vie montrent plus que jamais leurs ressources précieuses pour que choc d'offre de mobilité rime avec desserte fine de tous nos bassins de vie.

A la suite du guide réalisé en partenariat avec Transdev dans la foulée de la promulgation de la LOM, ce Focus s'attache à faire un point d'étape sur les différents outils de gouvernances prévus par la LOM. Il vise à porter un regard averti sur le déploiement des cadres de gouvernance des mobilités du quotidien. Il formule quelques propositions pour conforter la dynamique engagée, pour certaines déjà pressenties par les intercommunalités depuis de nombreux mois.

La première d'entre-elles consiste à conforter l'implication des bassins de vie dans l'organisation des mobilités. Intercommunalités de France réaffirme ici la nécessité de rouvrir une période de prise de compétence pour les communautés de communes n'étant pas devenues autorités organisatrices en 2021. Cette opportunité serait saisie par près de la moitié des communautés de communes non AOM répondantes à l'enquête menée par Intercommunalités de France en 2023.

En termes d'outils de gouvernance, ce Focus fait le constat de la nécessité d'inscrire les réflexions relatives au contrat opérationnel de mobilité dans la durée, les besoins de mobilité évoluant en continu. Les lignes de force inscrites dans les COM se nourrissent des projets menés dans les bassins de vie et pourraient avoir vocation sur le long terme à orienter ces projets pour une plus grande cohérence à l'échelle régionale. Intercommunalités de France souligne donc la nécessité pour les COM de faire l'objet d'une relecture commune régulière pour que les offres intercommunales et régionales s'articulent effectivement.

La question du financement est le dernier levier d'un déploiement de solutions de mobilité proportionnées aux enjeux soulevés par la LOM. Adaptation des infrastructures et mise en accessibilité des réseaux, nécessaire choc d'offre à opérer, renouvellement des matériels, coûts de fonctionnement et d'entretien des services et infrastructures et attention spécifique à porter aux publics précaires sont autant d'impératifs au regard desquels les moyens de financement actuels ne suffisent plus. Aller au bout de la LOM implique de garantir pour les autorités organisatrices de la mobilité les solutions de financement adaptées à leurs politiques de mobilité.



Edouard Hénaut

Directeur général de Transdev France

Depuis près de 10 ans, d'importantes réformes ont redessiné la gestion des mobilités et offert un nouveau cadre pour les politiques locales de déplacements. Et il y a quatre ans, l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM), a donné à nos territoires l'occasion de se doter d'outils susceptibles d'améliorer le droit à la mobilité partout et pour tous. Dans un contexte marqué par des crises successives, les enjeux sont nombreux : mieux coordonner l'ensemble des offres, fédérer l'ensemble des acteurs de mobilité et parties prenantes (entreprises/employeurs), tout en apportant des solutions adaptées au plus grand nombre.

Loin de se limiter à une question de bonne articulation institutionnelle, la bonne gouvernance des mobilités et leur organisation à la bonne échelle relève d'un impératif. Dans les territoires où l'on est dépendants à la voiture aller travailler, se soigner, accéder aux services publics ou aux loisirs, peut relever d'un véritable défi.

Cette dépendance est d'autant plus problématique compte tenu de l'urgence de concilier les enjeux de transition écologique, de sobriété et de pouvoir d'achat. La conversion du parc automobile vers le zéro émission est une part de la solution, mais devra être couplée à un choc d'offre de transports partagés, écologiques et accessibles à tous. Ces offres commodes et attractives, qui concerneront principalement les déplacements entre périphéries et centres, ou entre périphérie et périphérie devront être construites avec les Autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales, les gestionnaires d'infrastructures et toutes les autres parties prenantes en s'appuyant sur contrats opérationnels de mobilité.

Ce choc d'offre de mobilité alternatives, coordonné et organisé sur les bassins de mobilité, peut être incarné par les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), s'ils se déploient comme de véritables projets de territoires qui s'adaptent aux spécificités des géographies et démographies rurales ou périurbaines. Ils devront se traduire à la fois par des projets ferroviaires (RER métropolitains) et routiers (services de Cars express ou de covoiturage express), en fonction du volume de population à transporter, de la qualité du réseau ferroviaire existant et la rapidité de mise en fonction. Mais cette irrigation structurante du territoire, organisée autour de lignes routières et ferroviaires, ne doit pas obérer l'importance de construire des offres de mobilité sur-mesure qui créent un lien de proximité grâce à un maillage fin des territoires (transport à la demande, covoiturage, essor de l'usage du vélo...).

Ce focus, réalisé dans le cadre de notre partenariat avec l'Intercommunalités de France, doit donner à connaître quelques perspectives locales inspirantes et contribuer à amplifier cette dynamique positive engagée depuis plusieurs années en faveur d'une mobilité toujours plus durable, inclusive et innovante.



BUS

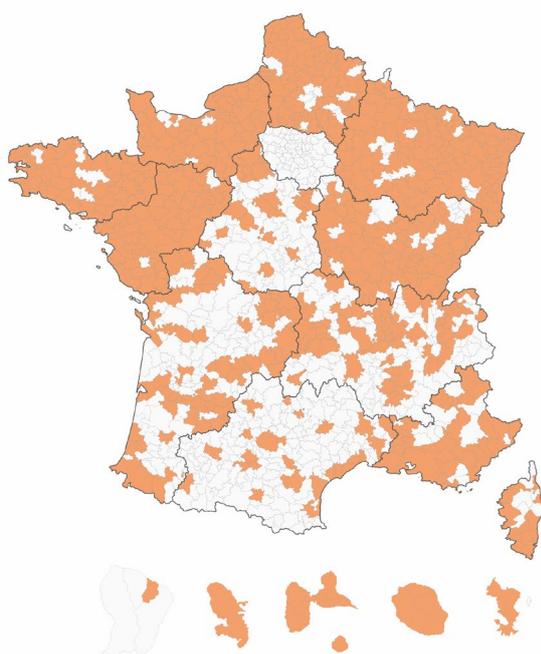


SYNTHÈSE

La loi d'orientation des mobilités (LOM) entrée en vigueur en 2019 vise à structurer la gouvernance des politiques de mobilités pour une plus grande sobriété des déplacements et une attention approfondie à la mobilité des publics précaires. Elle fixe notamment comme horizon la facilitation de l'intermodalité pour mettre en œuvre ces ambitions. Dans ce sens, la LOM prévoit de nouveaux cadres de gouvernance pour une meilleure coordination des politiques publiques de mobilités.

D'une part, elle ouvre la prise de compétence aux communautés de communes pour assurer une territorialisation des services adaptée à chaque bassin de vie, y compris dans les espaces peu denses où le véhicule particulier a un rôle dominant. Au 1^{er} janvier 2021, 747 bassins de vie sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont 461 communautés de communes. D'autre part, la loi prévoit de nouveaux outils à la coordination entre intercommunalités et région. Les contrats opérationnels de mobilité (COM) doivent être conclus à l'échelle de bassins de mobilité dont les périmètres sont maintenant fixés pour la plupart.

Mobilités



747 Intercommunalités compétentes en matière de **mobilités**

Source des données : Cerema, avril 2022

Carte Intercommunalité de France des 747 intercommunalités AOM

Ce Focus donne à voir la mise en œuvre de ces nouveaux cadres de gouvernance, partage les pratiques des bassins de vie en matière de coordination et d'approfondissement des politiques de mobilités et propose des leviers pour mettre en œuvre les ambitions sociales de la LOM.

Cette réflexion s'appuie sur de nombreux retours d'expériences ainsi que sur les résultats de l'Enquête Mobilités 2023 portée par Intercommunalités de France. Au total, elle compte 115 bassins de vie répondants, dont les réponses permettent de tirer plusieurs enseignements majeurs sur la mise en œuvre de la LOM :

- **1. Le portage des politiques de mobilité est plus approfondi lorsque l'intercommunalité est AOM que lorsque la région est AOM de substitution**

- * L'enquête révèle que le déploiement de certains services de mobilités énoncés par la LOM est plus important lorsque l'intercommunalité est AOM. 46 % des communautés de communes AOM sont dotées de solutions de mobilité douce. Cette proportion passe à 26 % dans les ressorts territoriaux où la région est AOM de substitution.
- * 28 % des communautés de communes AOM comptent au moins un pôle d'échange multimodal alors que 12% des communautés de communes où la région est AOM de substitution en comptent au moins un.
- * Le comité des partenaires, instance locale de discussion sur les politiques de mobilité est installé ou en cours d'installation pour deux tiers des répondants à l'enquête. Si l'on ne prend que les communautés de communes où la région est AOM de substitution, cette proportion passe à un quart.

- **2. Les outils de coordination se déploient progressivement mais leur appropriation est à construire dans la durée**

- * Dans le cadre de l'élaboration de son COM, une intercommunalité sur sept indique avoir dépassé le stade de la définition commune des enjeux.
- * En 2022, 54 % des intercommunalités répondantes à l'enquête d'Intercommunalités de France n'avaient pas encore connaissance du Plan d'Action commun en matière de Mobilité solidaire (PAMS). Elles ne sont aujourd'hui plus que 17 %.
- * Pour autant, sur les 207 bassins de mobilité recensés par le CEREMA (hors DROM, Corse et Auvergne-Rhône-Alpes), seulement 5 ont conclu leur COM. Le PAMS est élaboré ou en élaboration pour 17 % des intercommunalités répondantes à l'enquête.
- * Les COM restent pour l'instant peu engageant dans leur dimension financière. Dans 60 % des intercommunalités répondantes engagées dans l'élaboration du COM, aucune orientation financière n'a encore été avancée.

Délégation de la région au profit des CC ne s'étant pas saisies de la compétence	Services réguliers de transport public de personnes	Transport à la demande de personnes (TAD)	Transport scolaire	Mobilités actives ou contribution à leur développement	Covoiturage et autopartage	Services de mobilité solidaire
Adoptée	27%	47%	25%	19%	28%	19%
En projet	9%	16%	6%	47%	41%	22%
Non prévus	64%	38%	69%	34%	31%	59%

PILOTER L'ORGANISATION DES MOBILITÉS, INTERCOMMUNALITÉS ET RÉGION EN TANDEM

La LOM prévoit que soient déployés de nouveaux cadres communs de gouvernance entre intercommunalités et région. Cette coordination s'impose du fait de deux logiques importantes. D'une part, les impératifs écologiques invitent à considérer de nouveaux besoins de mobilités (mobilités douces, usages partagés de la voiture, ...) et d'autre part l'allongement des déplacements quotidiens induisent davantage d'intermodalité entre services intercommunaux et régionaux.

L'impérative coordination intercommunalités – région

METTRE EN ŒUVRE LES TRANSITIONS ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE IMPLIQUE D'ACCOMPAGNER LA DIVERSIFICATION DES MODES DE DÉPLACEMENT

La transition écologique et les objectifs de sobriété énergétique conduisent à une approche renouvelée des politiques de mobilité. Pour assurer des modèles durables de mobilités, d'un point de vue tant écologique, social qu'économique, la puissance publique doit accompagner la mutation des modes de déplacements.

La mise en place de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture est un des leviers majeurs pour mettre en œuvre ces transitions. Il oblige à aller au-delà des services de transports en commun habituels. D'une part, parce que le déploiement de ces services est souvent insuffisant, voire inefficace dans les espaces éloignés des grands centres urbains, pourtant les plus dépendants de la voiture individuelle. D'autre part, parce que le portage de ces services ne suffit pas à égaler la praticité d'usage de la voiture. En effet, l'attractivité des services de mobilités mis en place est indispensable à l'efficacité écologique des politiques publiques.

Fort de ces constats, **les territoires sont appelés à proposer des solutions prenant mieux en compte chaque besoin de déplacement.** De ce fait, le panel de modes de déplacement considérés par les politiques publiques s'élargit (marche à pied, mobilités cyclables, covoiturage, ...).

La loi d'orientation des mobilités a été adoptée pour acter ce changement d'approche. **Depuis 2019, il n'est plus question du « transport » au singulier mais des « mobilités » au pluriel**, une évolution majeure qui pense, au-delà des modes lourds de transports, les connexions fines des lieux de départ aux lieux de destination.

Dans ce nouvel horizon, l'intercommunalité a plus que jamais voix au chapitre. Par son approche opérationnelle des politiques de mobilité, elle combine diagnostic fin des itinéraires et vision stratégique d'ensemble; les deux faces d'une même pièce pour **engager la transition des mobilités dans tous les territoires.** Ainsi, les communautés de communes, actrices majeures des politiques publiques dans les espaces ruraux, ont été appelées par la LOM à se saisir de ce champ d'action.

A titre d'exemple, à l'heure des débats parlementaires sur la loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), **91 % des intercommunalités répondantes de l'Enquête mobilités 2023 se sentent concernées par les projets de SERM.** Parmi elles, 29 % souhaitent que certains services inclus dans les projets de SERM fassent l'objet d'une délégation de la région vers l'intercommunalité parce que déployer des solutions de mobilité nécessite de se pencher sur la desserte fine pour être incitative.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS – EXPOSÉ DES MOTIFS – 2019

« Le deuxième défi des politiques de mobilité est l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports sont le premier émetteur de CO₂, ils ont un impact direct sur la qualité de l'air que l'on respire. [...] Pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, nous devons nous engager dès aujourd'hui sur la trajectoire de décarbonation des transports. »

« La frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans les politiques publiques. »

« Le premier objectif vise à réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport. La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique. »

« Réussir la transition écologique et énergétique, c'est d'abord donner plus de place dans les territoires aux modes actifs. Il s'agit en particulier de promouvoir beaucoup plus largement l'usage du vélo, de façon à tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024, en levant les obstacles qui s'opposent à cet usage. »

ARTICULER LES ÉCHELLES INTERCOMMUNALE ET RÉGIONALE POUR FACILITER L'INTERMODALITÉ

Les régions en tant que chef de file et les intercommunalités en tant qu'autorité organisatrices sont appelées à se coordonner dans le but de faciliter l'intermodalité. L'attractivité des services de mobilité dépend de leur bonne articulation.

Deux dynamiques expliquent l'approfondissement de l'articulation entre ces deux échelles :

- D'une part, les déplacements sont de plus en plus long. D'après l'INSEE, **la distance médiane parcourue pour les déplacements domicile – travail dans le rural est passé de 8,1 km par trajet en 1999 à 12,5 km en 2019**. Dans l'urbain, elle est passée de 4,8 km à 6,1 km sur cette même période et ce, sans compter l'augmentation des trajets liés aux loisirs, à l'accès aux commerces... Cet allongement entraîne l'augmentation des déplacements et en particulier ceux s'exerçant à la fois sur le plan local et sur le plan régional.
- D'autre part, **le déploiement de solutions pour le dernier kilomètre** ou pour la desserte fine des espaces ruraux, comme les infrastructures cyclables ou les dispositifs d'organisation du covoiturage, renforce le rôle des collectivités de proximité.

Pour les intercommunalités répondantes de l'Enquête mobilités 2023, l'enjeu des politiques de mobilité se déploie tant à l'échelle locale (50 %), qu'à l'échelle régionale (46 %).

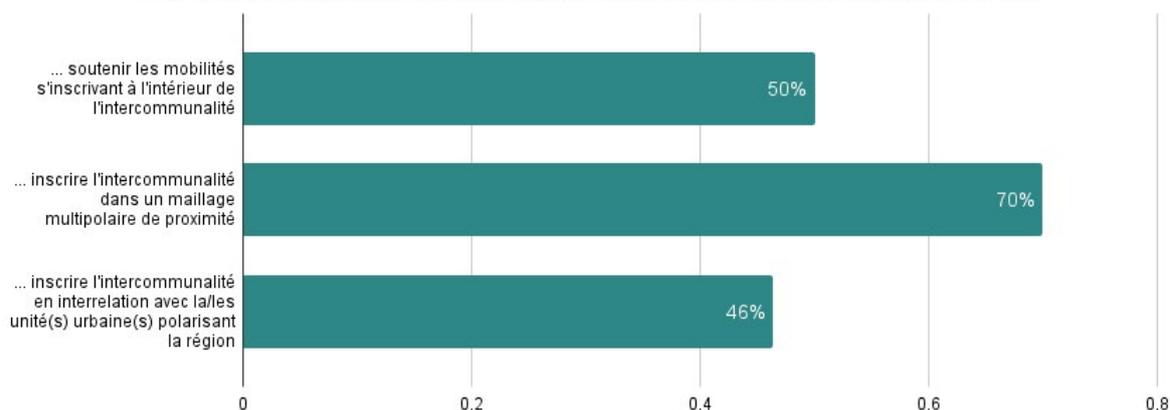
Dans ce cadre, et pour assurer une cohérence des parcours, la nécessaire articulation entre échelles intercommunale et régionale fait appel à plusieurs logiques.

En premier lieu, il est intéressant de voir que les cadres nouveaux de discussion s'inscrivent souvent en approfondissement de démarches antérieures. *Ainsi, à propos des liens avec la région Nouvelle Aquitaine, Jean-François Irigoyen, Vice-président de la communauté d'agglomération du Pays basque et Président du Syndicat des Mobilités Pays basque-Adour déclare : « Nous avons des habitudes anciennes de travailler ensemble sachant qu'en dehors du ferroviaire, la majeure partie de l'offre de services de la Région Nouvelle Aquitaine a été transférée au Syndicat des mobilités ».*

Dans de nombreux territoires, la LOM introduit certes de nouveaux outils de coordination mais elle s'inscrit surtout en continuité des complémentarités intercommunalité – région déjà existantes. C'est probablement pour les communautés de communes devenues récemment autorités organisatrices, que cette coordination avec la région sera le plus à approfondir.

En second lieu, **les logiques de coordination entre région et intercommunalités, s'appuient sur les champs d'action habituels de chacune.** Les deux niveaux de collectivités veillent souvent à échanger pour profiter de l'expertise de l'autre. De ce fait, **le diagnostic local procède de l'intercommunalité**, maillon indispensable pour la connaissance des besoins locaux.

Vis-à-vis des territoires voisins, les politiques de mobilités sont en priorité envisagées pour...



DES BASSINS DE MOBILITÉ ÉTABLIS, DEVANT FAVORISER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES

Face à la diversification des modes de déplacement, garantir la continuité des itinéraires nécessite de mettre en place une gouvernance coordonnée entre région et intercommunalités. Pour ce faire, la LOM prévoit la délimitation de «bassins de mobilité». Le périmètre de ces bassins de mobilités est arrêté dans la plupart des régions. Comment les régions ont-elles dessiné les périmètres ?

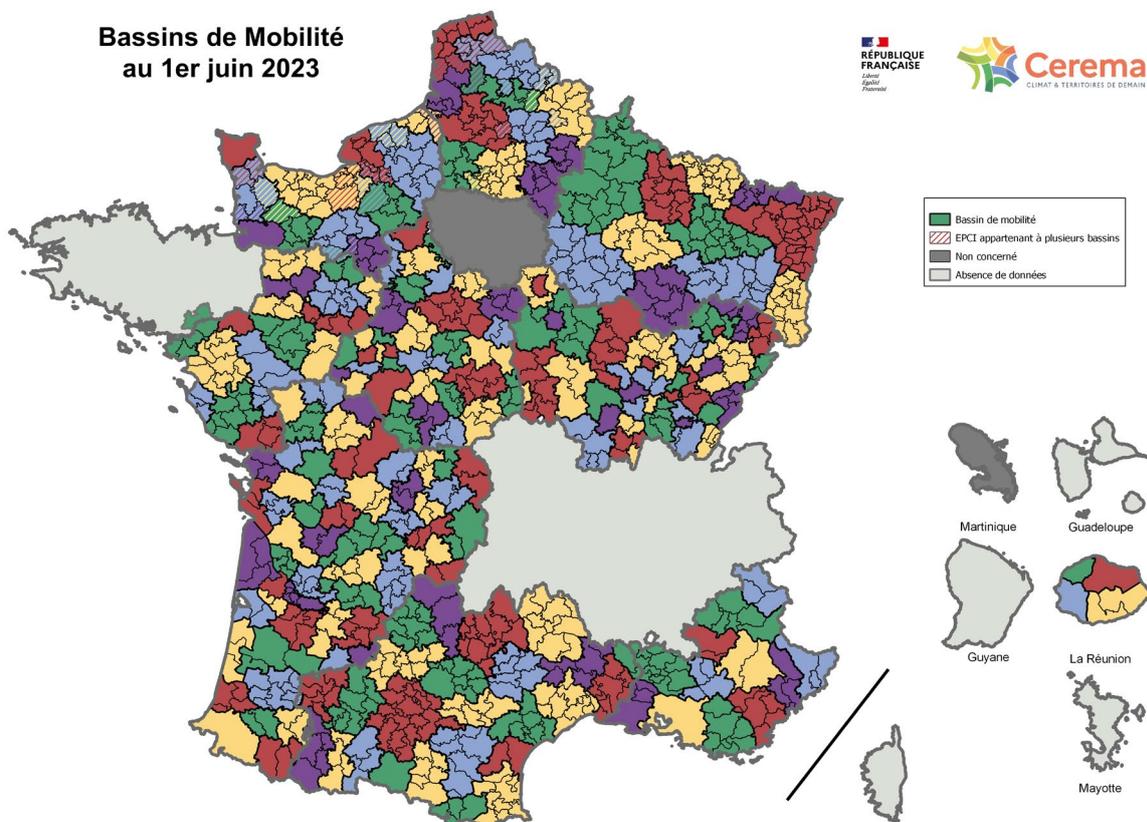
Bien que la méthode soit propre à chaque région, il apparaît que trois grandes étapes ont globalement été suivies.

Au préalable, la méthode de regroupement par aire de déplacement: Les régions tendent à associer dans un même bassin de mobilité les intercommunalités d'une même aire de déplacement. De cela, il résulte un équilibre entre territoires ruraux et urbains puisque sont associées plusieurs intercommunalités polarisées par une même ville-centre. Ils reprennent pour certains des périmètres informels de discussion préexistants ce qui les rend très opérant. Le bassin de la Haute Gironde regroupe par exemple quatre intercommunalités qui travaillent ensemble sur la mobilité depuis plusieurs années au travers de leur «Fabrique des mobilités». Il est à noter que cette logique géographique ne signifie pas pour autant que la superficie des bassins est équivalente d'une région à l'autre. Cette superficie peut aller jusqu'à deux fois la taille d'un département en région Grand Est alors qu'elle se limite au quart de la superficie d'un département en région Nouvelle Aquitaine.

La consultation des intercommunalités : 69 % des intercommunalités répondantes à l'enquête ont été associées au dessin des périmètres. **87 % d'entre elles se disent satisfaites par le périmètre retenu.** Des concertations plus larges auraient probablement permis un meilleur taux de satisfaction.

Une attention aux effets de «frontières»: Face à la difficulté de créer des bassins intégrant la diversité des flux dans certaines parties du territoire et d'intégrer les multiples coopérations préexistantes, certaines régions adaptent leurs dispositifs pour éviter que le découpage ne segmente les territoires. **En région Provence Alpes Côte d'Azur, le choix a été fait d'autoriser les intercommunalités à participer aux comités des bassins limitrophes à leur territoire.** Cela permet de rester en cohérence avec la réalité des flux et des besoins et ainsi favorise une gouvernance efficace.

Bassins de Mobilité au 1er juin 2023



Par ailleurs, deux éléments sont à considérer pour faciliter le caractère constructif de ce cadre de discussion :

- Pénalisées par le fait de ne plus pouvoir se saisir de la compétence mobilité, les intercommunalités non AOM sont de surcroît moins associées à la définition de leurs bassins. **Le taux de 31 % d'intercommunalités non associées pour la définition du bassin passe à 44 % si l'on ne considère que les seules intercommunalités non AOM.** Cela, alors qu'elles sont en capacité d'exprimer des attentes en termes de services au regard des besoins observés sur leur territoire.
- Dans certains bassins, **les intercommunalités associées peuvent avoir des moyens très hétérogènes.** *« Dans Le Cotentin, 92 % des déplacements se font en interne. La réalité des déplacements ne se trouve pas dans le périmètre institutionnel du bassin. S'ajoute à cette observation que les capacités financières sont déséquilibrées entre le Grand Cotentin et des deux communautés de communes associées. Ces deux éléments amène à se questionner sur la capacité du bassin à construire un projet commun », souligne Arnaud Catherine, Vice-président en charge des mobilités, communauté d'agglomération du Cotentin.*

Faire du bassin de mobilité le cadre efficace d'une coordination région – intercommunalités nécessite de s'assurer d'une part que l'ensemble des intercommunalités est en accord avec le périmètre qui leur est proposé et d'autre part que celles-ci disposent d'assez d'autonomie - compétence « organisation des mobilités » et financements - pour pouvoir être actrices de la décision.

Construire un co-portage des projets indispensable à l'intermodalité: les contrats opérationnels de mobilité

QUEL RÔLE POUR L'INTERCOMMUNALITÉ ?

Les intercommunalités et les régions n'ont pas attendu la LOM pour réfléchir à l'articulation des projets de desserte. La LOM crée un outil de portage partagé : le Contrat Opérationnel de Mobilités (COM). Son enjeu majeur : l'intermodalité.

ARTICLE L1215-2 DU CODE DES TRANSPORTS

« [...] 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 [ci-après], 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 »

ARTICLE L1215-1 DU CODE DES TRANSPORTS

« [...] 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 :

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 ;

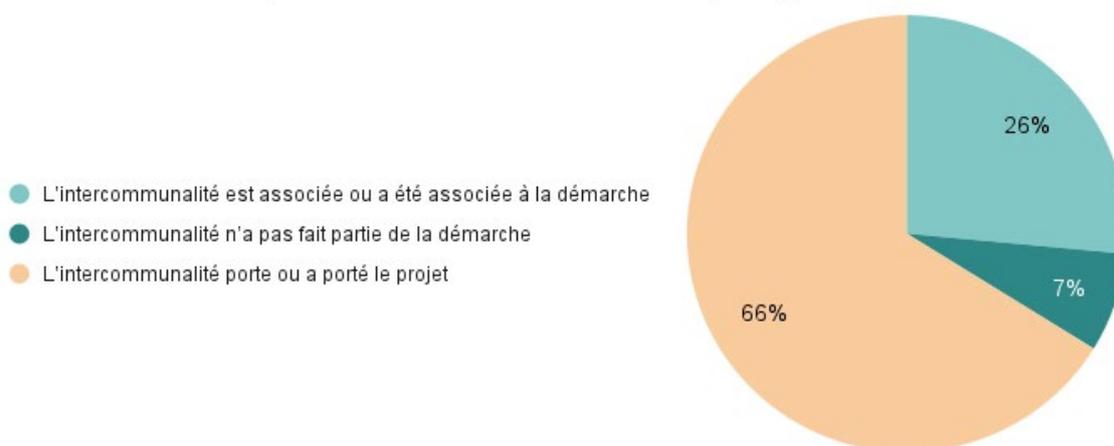
4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

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. »

Dans cette nouvelle planification, l'intercommunalité occupe une place centrale :

1- Les intercommunalités sont à l'initiative de projets d'intermodalité depuis de nombreuses années. La communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique a par exemple porté le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare d'Auray¹. Elles sont près de deux tiers à porter la réalisation des PEM. **Maintenant identifiée par de nombreux acteurs, elle dispose de l'expertise nécessaire aux réflexions portées dans le COM.**

Implication de l'intercommunalité dans le pilotage des PEM



2- La compétence intercommunale « organisation des mobilités » s'articule avec nombre des compétences de l'intercommunalité. Le développement économique et souvent l'urbanisme et l'habitat sont des compétences intercommunales qui influencent considérablement les besoins de mobilité. *Par exemple, pour la communauté de communes de la Plaine d'Estrées : « Améliorer l'accessibilité des zones d'aménagement économique par les modes doux est un projet transversal fort du déploiement des solutions de mobilité. »* **Nombre d'intercommunalités lancent par exemple des actions conjointes de planification urbaines et des mobilités.** Le PLUIHM de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie est emblématique de ces réalisations ambitieuses qui doivent être prises en compte dans l'élaboration du COM : *« Au travers de la nouvelle planification globale, nous portons des arbitrages forts pour soutenir un changement de modèle dans les mobilités. » Roland Lombard, Vice-président Transports et Mobilités de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie*

3- La capacité d'expérimentation de l'intercommunalité lui donne une place centrale dans le COM. Parce qu'elle porte depuis longtemps des propositions de changement de modèle d'aménagement et qu'elle est l'échelle d'un volontarisme en termes de mobilité, la pratique de la compétence mobilité par l'intercommunalité, à son échelle, rend compte d'expérimentations à même d'alimenter les réflexions du COM. La communauté de communes des Monts du Lyonnais a par exemple lancé une évaluation de son TAD solidaire avec le SYTRAL pour expérimenter un renforcement de l'offre par des solutions innovantes en cours d'étude. L'intercommunalité participe ainsi des réflexions du COM qui s'élaboreront à l'échelle du SYTRAL en devenant terrain d'expérimentation.

¹ A la fin de cette étude, une fiche projet détaille la démarche de portage du PEM Auray.

PARTICIPER À L'ÉLABORATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉS

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SUD RETZ ATLANTIQUE – BASSIN DE MOBILITÉ DE NANTES
Retour d'expérience établi sur la base d'un entretien avec M. Gautier, chargé de mission Mobilités

Sud Retz Atlantique et la mobilité en bref

Territoire rural aux portes sud du département, la communauté de communes est sous l'influence modérée de plusieurs centres urbains dont Nantes (400 déplacements domicile-travail par jour). La communauté de communes a pris la compétence "organisation des mobilités" en 2021 et a engagé un chargé de mission aux mobilités en février 2022. Elle est depuis peu lauréate du programme "A vélo" de l'ADEME.

Le principal enjeu identifié par l'intercommunalité est celui de la dépendance à la voiture et de la précarité qu'elle peut entraîner. En termes de gouvernance, l'enjeu intercommunal est d'équilibrer les dialogues entre la voix de Nantes et celles des autres intercommunalités du bassin.

Sur le périmètre intercommunal, les principaux services en place sont deux lignes de bus régionaux, des lignes scolaires et deux gares desservies par des TER. Côté département, une aide aux entreprises de l'économie sociale et solidaire est versée pour assurer des services de mobilité solidaire. Dans un avenir proche, l'intercommunalité va déployer la location longue durée de vélo, élaborer un schéma directeur cyclable et approfondir ses actions sur le "savoir rouler" à vélo. Parallèlement, une étude à la mise en place de solutions de covoiturage auprès des entreprises est en cours et le redéploiement du TAD en coopération avec la région fera bientôt l'objet d'une expérimentation.

L'élaboration du COM

Son élaboration s'appuie sur des concertations préexistantes. Il s'inscrit dans le sillage d'une "fiche action" région - intercommunalités sur l'intermodalité et de réunions régulières sur le devenir de la ligne de train Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Il est discuté sous l'égide de la région Pays de la Loire ce qui a garanti d'une part que chaque intercommunalité soit représentée et consultée du premier comité de pilotage jusqu'aux dernières modifications rédactionnelles et d'autre part que soient autant intégrées les territoires nouvellement compétents que des intercommunalités plus chevronnées comme la métropole.

La conclusion s'est faite en deux étapes. Dans un premier temps, un diagnostic basé sur les remontées des intercommunalités a eu lieu dans un dialogue itératif entre élus du bloc local et région. Dans un second temps, des "fiches action" ont été rédigées pour inscrire les projets actuels dans la planification commune. Les principes généraux ont alors été définis pour chaque mode de transport envisagé afin d'avoir une cohérence dans leur déploiement.

Ce travail par mode de déplacement, en silo doit permettre que les "fiches action" soient plus facilement appropriées par les élus qui appréhendent cette nouvelle compétence. Le portage politique est en effet un enjeu fort de cette planification collective de l'offre de mobilité.

Un volet financier est abordé avec la rédaction d'une feuille de principe sur le partage non chiffré des rôles de chaque partie prenante dans chaque projet. Le COM a été élaboré avant le dimensionnement budgétaire de la majorité des projets, les négociations chiffrées sur des enveloppes n'étaient donc pas possibles. Il a tout de même été choisi de répartir les responsabilités financières en attribuant chaque phase de chaque projet aux parties prenantes et ce sur la base des compétences

de chacun. Comme il existe de fortes disparités entre les capacités financières des parties prenantes et comme la région n'est pas en mesure d'assurer elle seule le financement du COM, cet équilibre entre absence de toute planification financière et enveloppes précises donne une répartition saine et engageante dans une certaine mesure.

Les effets attendus

L'élaboration de ce COM permet une meilleure interconnaissance des nouveaux acteurs de la mobilité avec le renforcement des liens entre les services des intercommunalités, le partage des problématiques et des solutions et enfin l'acculturation des intercommunalités nouvellement compétentes au jeu d'acteurs.

Elle permet également l'identification des interlocuteurs et l'approfondissement des démarches de concertations préexistantes : la région sollicite davantage les intercommunalités quant aux grilles horaires et tarifaires de ses différents services du fait de l'identification des acteurs permise par le COM, cela permettant à l'intercommunalité de veiller à l'adéquation entre offres et besoins de déplacement.

"Le COM donne du souffle dans la montée en compétence. Il ouvre le dialogue essentiel à l'articulation entre les besoins et les projets de services de mobilité et entre les projets de services eux-mêmes." Claude Naud, 1er Vice-président à la Transition écologique, aux mobilités, à l'aménagement du territoire et ADS

Dans le cadre du COM, les communautés de communes du sud du bassin ont obtenu le redimensionnement d'une ligne régionale (tracé plus efficace et augmentation du nombre de services) pour une meilleure garantie de pouvoir se passer de la voiture pour aller à Nantes.

Le COM crée une actualité forte qui permet une meilleure connaissance et compréhension du champ des mobilités dans les conseils communautaires et ce pour une meilleure diffusion de la réflexion d'après M. Gautier.

Le COM donne des cadres aux démarches portées au local. La "fiche action" consacrée au vélo préfigure le travail d'élaboration du schéma directeur cyclable de la CC. Le COM se nourrit des projets autant qu'il nourrit de nouveaux projets.

Limités identifiées

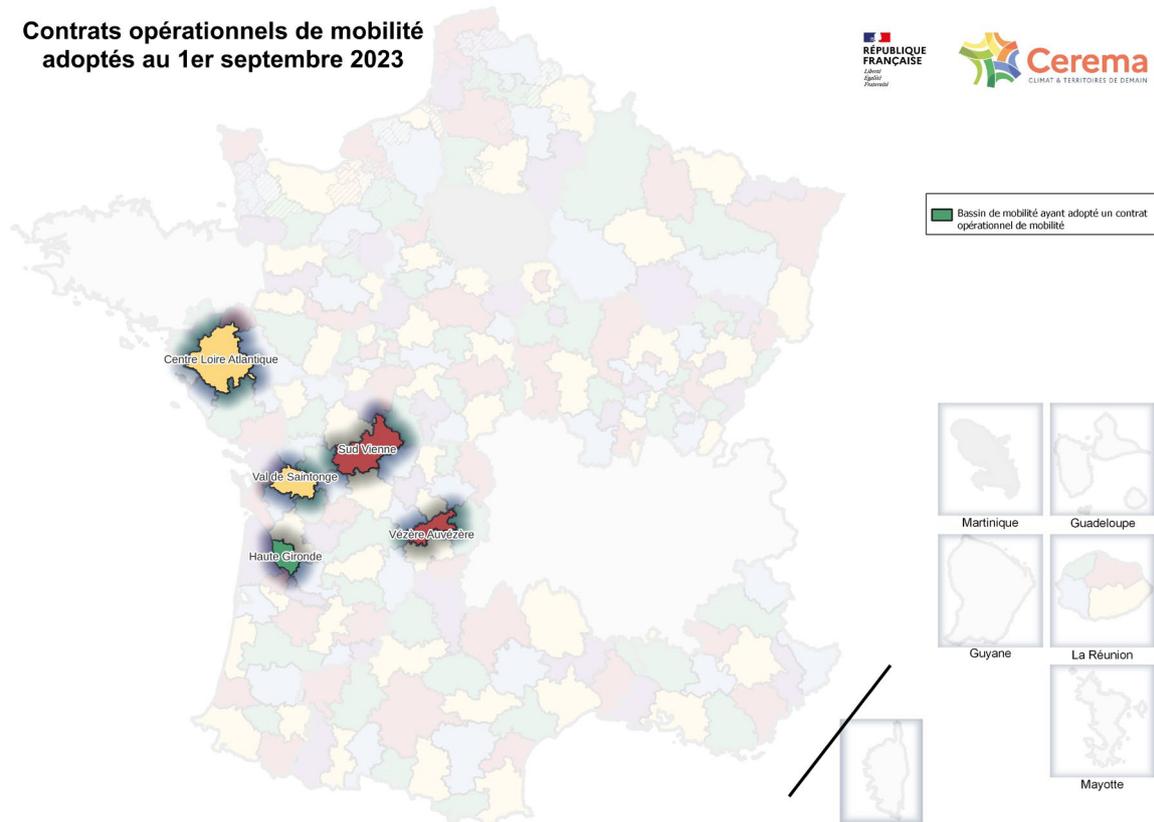
Un mode de transport manque aujourd'hui de coordination et le COM ni a rien changé, c'est le covoiturage. Face à la difficulté à accorder les territoires sur le choix d'une seule application de covoiturage à promouvoir, la communauté de communes a fait le choix unilatéral de plébisciter celle que les entreprises de son territoire portent déjà auprès de leurs salariés. Le respect des règles de concurrence entre les applications bloque aujourd'hui les démarches coordonnées.

Malgré un diagnostic chiffré des parts modales actuelles dans chaque intercommunalité et à l'échelle du bassin de mobilité, aucun objectif chiffré pour les dix prochaines années n'a été proposé. Cela rend les projets du COM plus difficiles à porter puisque l'objectif est moins tangible pour le grand public : "Faire reculer la part de l'automobile est politiquement complexe à porter dans notre territoire. Les objectifs de planification donnés à l'échelle supérieure du bassin peuvent nous y aider." Claude Naud, 1er Vice-président à la Transition écologique, aux mobilités, à l'aménagement du territoire et ADS.

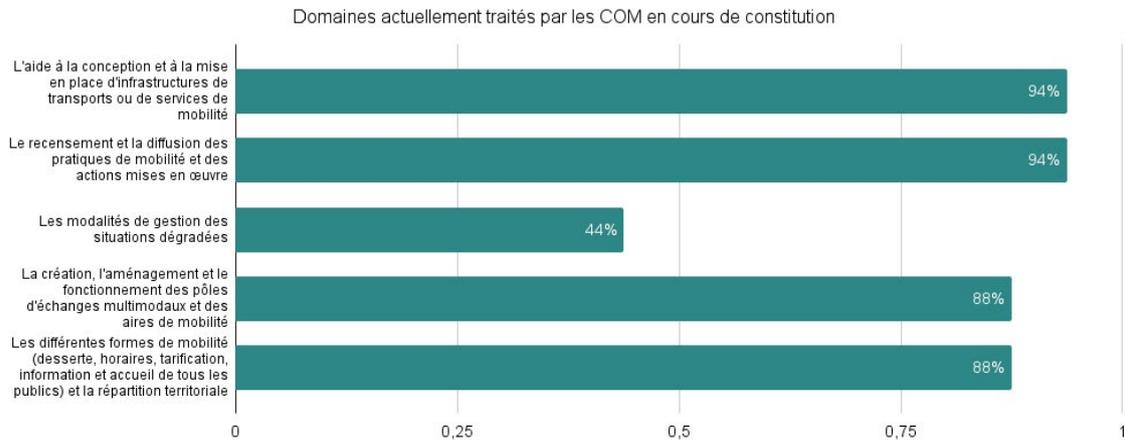
FACILITER L'INTERMODALITÉ PAR LE COM : UNE APPROCHE BASÉE SUR LES SERVICES EXISTANTS ET EN PROJET

Parmi les intercommunalités répondantes à l'Enquête 2023, **une intercommunalité sur sept indique avoir dépassé le stade de la définition commune des enjeux, dans le cadre de l'élaboration de leur COM**. D'après les données disponibles sur l'observatoire des politiques locales de mobilité mis à disposition par le Cerema et la DGITM sur le site de France Mobilités, cinq COM sont actuellement conclus : quatre en région Nouvelle Aquitaine et un en région Pays de la Loire.

Contrats opérationnels de mobilité adoptés au 1er septembre 2023

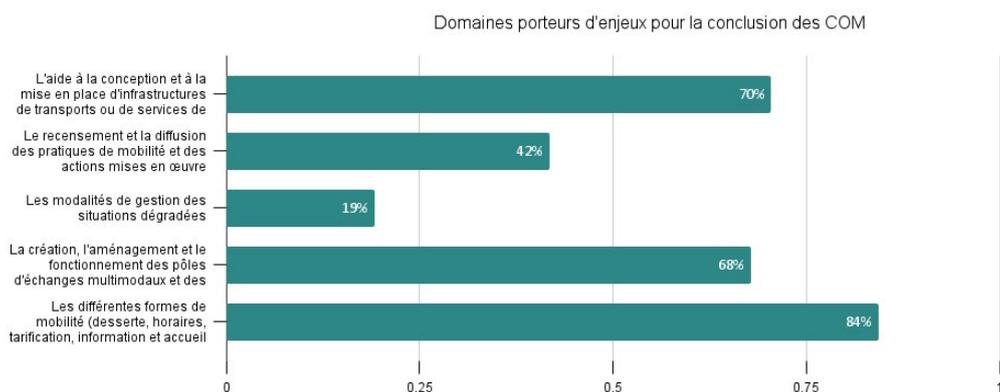


Les domaines porteurs d'enjeux dans la conclusion d'un COM sont d'une part le financement et l'ingénierie pour la mise en œuvre de services et d'infrastructures (70 % des répondants le porte dans leurs trois enjeux prioritaires sur cinq) et d'autre part la prise en compte des différentes formes de mobilités (84 %) et l'accompagnement de leur articulation au sein des pôles d'échanges multimodaux (68 %).

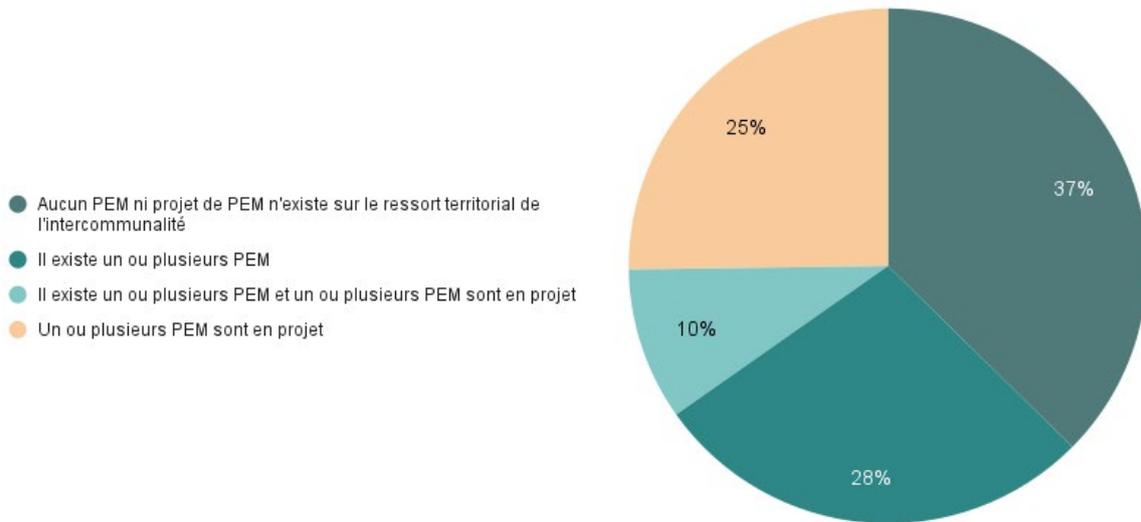


Dans les faits, les COM en cours de constitution suivent ces priorités tout en valorisant le recensement et la diffusion des actions mises en œuvre. Dans un COM, il est affaire d'entre-aide à la mise en œuvre (pour 94 % des répondants) et de considération globale des différentes formes de mobilité (pour 88 % des répondants) et de porter l'aménagement de PEM (pour 88 % des répondants). D'après le premier COM conclu, il s'agit en effet de compiler l'ensemble des projets existant pour faire émerger une orientation stratégique et une dynamique de partage des solutions et de coordination des offres. Le COM est tourné vers l'intermodalité.

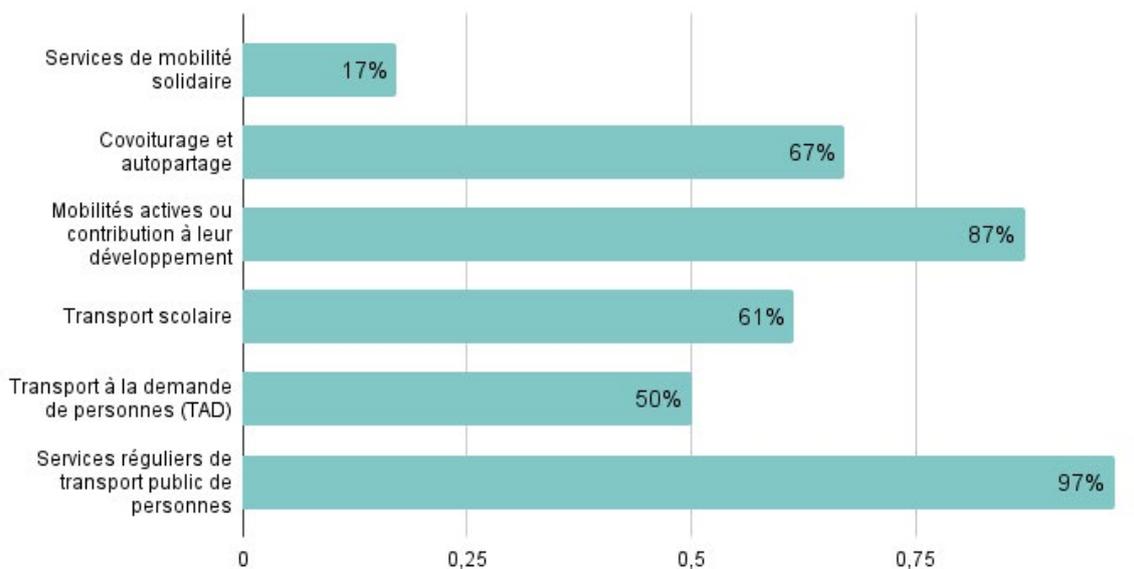
D'après l'enquête, deux intercommunalités sur cinq disposent déjà d'au moins un PEM et dans deux intercommunalités sur cinq il est d'ores et déjà en projet. Par ailleurs, ces PEM concentrent de nombreuses offres de mobilité : 50 % comptent du TAD, 67 % servent d'aires de covoiturage et/ou d'autopartage, 87 % disposent d'aménagement et/ou de services en faveur des mobilités douces. Le COM est donc un moyen d'aller plus loin dans l'accompagnement de l'intermodalité.



Déploiement des pôles d'échanges multimodaux (PEM)



Taux de présence des services de mobilité dans les PEM



ELABORER LE CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ DU BASSIN CENTRE LOIRE ATLANTIQUE (11 EPCI DONT LA MÉTROPOLE DE NANTES), FACILITER L'INTERMODALITÉ

LE CHEMINEMENT OBSERVÉ PAR LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE EN FAVEUR DE L'INTERMODALITÉ

RETOUR D'EXPÉRIENCE ÉTABLI SUR LA BASE D'UN ENTRETIEN AVEC M. MILLOIS, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT À LA JEUNESSE, L'ORIENTATION ET AUX TRANSPORTS

Approche régionale de l'élaboration du COM

Qui gravite autour du COM ? Au-delà des associés prévus par la LOM [AOM, syndicats mixtes de transport, départements et gestionnaires de gares de voyageurs ou de PEM], la région co-construit les COM avec les syndicats d'énergie qui œuvrent sur la décarbonation des mobilités ; les trois agences d'urbanisme présentes en Pays de la Loire sont également associées, elles jouent un rôle d'appui et d'expertise en matière de

contexte et de données mobilités. Ce panel d'acteurs doit permettre des discussions sur tous les enjeux de mobilité et apporter des regards experts sur certaines facettes des déplacements. "Chaque acteur des mobilités est un élément clé de la chaîne. La région n'est pas là pour édicter, elle anime" Roch Brancour, 7^e Vice-président des Pays de la Loire, Président de la commission Infrastructures, transports et mobilités durables

Côté région, trois phases sont identifiées pour élaborer le COM :

1 – Un état des lieux des services de transport et mobilité existants et des besoins à venir, et une étude des données d'usage en notre possession sont réalisés sur la base des éléments d'information de notre direction régionale, des statistiques de l'INSEE et des données que possèdent les Agences d'Urbanisme de la Région, qui élaborent des cartographies utiles. Les travaux faits par les intercommunalités lors de l'élaboration des nombreux diagnostics des plans de mobilité intercommunaux [plan de déplacement urbain, plan de mobilité simplifiés, schémas directeurs des mobilités actives...] sont précieux. 2 – Des discussions dans chaque bassin de mobilité en amont des comités techniques permettent de faire remonter les informations issues du contact à l'utilisateur qu'entretiennent les élus intercommunaux. 3 – Des points de convergence sont discutés pour articuler échelle locale des AOM et échelle régionale [la "stratégie régionale de mobilité"] en donnant lieu à des "fiches action".

"On recherche de la co-construction et de l'opérationnalité" Roch Brancour, 7^e Vice-président des Pays de la Loire, Président de la commission Infrastructures, transports et mobilités durables

Deux comités de pilotage, l'un sur la présentation de la démarche, l'autre sur la conclusion du COM, ont permis de décider de la vision d'ensemble portée sur le bassin de mobilité. Les comités techniques doivent permettre de faire de l'expertise de chaque territoire et de la région une source de connaissance des objectifs en vue de l'articulation des mobilités. La région a recruté une équipe dédiée à temps plein à l'élaboration des seize COM.

Le choix est fait d'une trame unique pour tous les COM. Ils sont conclus pour 5 ans.

Simplifier les déplacements, zoom sur l'articulation des offres pour faciliter l'intermodalité

D'après la région et ses partenaires, les "fiches actions" emblématiques du COM Centre Loire Atlantique sont celles relatives au futur Service Express Régional Métropolitain [SERM], au déploiement d'une offre socle interconnectée de TAD, à l'expérimentation de lignes de covoiturage et à la simplification des parcours usagers. Les projets majeurs sont donc un ensemble de modes à déployer tout en les articulant les uns avec les autres pour garantir un parcours usager simplifié.

Sur les questions d'intermodalité, se rencontrent alors deux logiques de planification. D'une part, elle est organisée dès lors que des projets sont voisins dans une même fiche action ou sont géographiquement proches. Le travail conjoint des comités techniques régionaux et intercommunaux à la suite du COM veille à cette logique de discussion et de cohérence des offres. D'autre part, les PEM sont le lieu d'implantation d'offre de mobilité plus génériques portées par la région, moins spécifiques aux territoires dans lesquels elles s'implantent. Les abris sécurisés vélos font par

exemple l'objet d'une planification homogène dans tous les PEM désignés par le COM. "Pour simplifier les parcours usagers, il faut à la fois déployer des solutions harmonisées pour donner de la lisibilité et en même temps coller aux spécificités des besoins locaux en incluant les projets intercommunaux" déclare M. Millois. Les "fiches action", à l'intersection entre compilation des projets intercommunaux et portage d'une offre générique régionale, ont vocation à résoudre cette double approche.

"Les gares sont des lieux clefs dans l'aménagement des territoires, elles sont les lieux emblématiques des bassins de vie" Roch Brancour, 7^e Vice-président des Pays de la Loire, Président de la commission Infrastructures, transports et mobilités durables.

Principales pistes d'amélioration et limites rencontrées

Dans les discussions stratégiques à venir, la région envisage de travailler plus en profondeur avec les AOM. Via de la mutualisation de certaines offres, les parcours usagers peuvent encore être simplifiés.

"Harmoniser les offres tout en maintenant le rôle et l'expertise de chaque AOM, voilà l'équilibre à trouver dans la mise en œuvre du COM." Roch Brancour, 7^e Vice-président des Pays de la Loire, Président de la commission Infrastructures, transports et mobilités durables

Il convient de noter qu'il est envisagé de requestionner le COM dans cinq ans. Le COM ne fige pas les projets d'offres de mobilité mais est envisagé au contraire comme un outil évolutif. La "fiche action" relative à l'accompagnement des habitants dans le cadre de la mise en place d'une ZFE est par exemple à modifier au fil des modifications nationales du dispositif.

Après le COM, vient maintenant la phase opérationnelle : le dimensionnement des projets et leur mise en œuvre. Face à cette nouvelle étape, l'enjeu financier pèse sur la capacité à assumer pleinement les ambitions de la LOM traduites dans le COM. Nombre d'intercommunalités ne peuvent pas faire du versement mobilité une ressource parce qu'elles mettraient en péril leur tissu économique et la région ne dispose que de la tarification comme ressource dynamique. Les leviers sont insuffisants.

"Le versement mobilité n'est pas automatique. Il a un impact sur le tissu économique. Tous les territoires ne peuvent dans les faits y avoir recours" Roch Brancour, 7^e Vice-président des Pays de la Loire, Président de la commission Infrastructures, transports et mobilités durables

Par ailleurs, il convient de noter que la rédaction du COM ne donne généralement pas lieu à une planification très précise. Cela permet une évolution des projets intégrés dans le document. *D'après Laurent Duporge, Président du syndicat mixte Artois Mobilités dans les Hauts-de-France, "Définir des documents de planification trop prescriptifs s'avère bien souvent contreproductif. Pour que les projets puissent être mis en œuvre, il faut qu'ils puissent évoluer le moment venu. Le COM doit être flexible".* Mais d'un autre point de vue, ne pas être trop précis dans ce type de document peut également permettre aux co-financeurs de revoir leurs engagements financiers sans être pénalisés. Dans chaque bassin, un point d'équilibre est en cours de réflexion.

UN CONTRAT À QUESTIONNER RÉGULIÈREMENT POUR UNE MEILLEURE ADÉQUATION ENTRE PROJETS OPÉRATIONNELS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

La loi impose un suivi du COM dans la durée: « Le contrat [opérationnel de mobilité] 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 [...]»².

Au-delà de cette obligation légale, cette démarche coopérative de long terme a vocation à renforcer l'utilité du COM.

1- Le COM doit être le lieu de convergence entre projets intercommunaux et orientations stratégiques régionales. **Un suivi de la mise en œuvre du COM permet d'affiner les grandes orientations au regard de l'évolution des projets**, voire les réorienter : *"Dans les fiches actions, des éléments généraux de contexte et d'ambitions sont inscrits mais également des projets très actuels, concrets pour les territoires. D'ici cinq ans, ces projets vont se réaliser et le document risque de devenir obsolète sur le plan des enjeux. Les enjeux vont évoluer. Il faudra revoir la copie en temps voulu."* Claude Naud, 1er Vice-président à la Transition écologique, aux mobilités, à l'aménagement du territoire et ADS à la communauté de communes Sud Retz Atlantique.

2- Du fait de ce temps long de convergence des orientations régionales et des projets intercommunaux, **le volet financier des COM nécessite également d'être questionné dans la durée pour devenir plus engageant**. Les intercommunalités répondantes à l'Enquête mobilités 2023 ci-après témoignent d'un avancement mesuré du volet financier à ce stade. C'est pourtant par cet engagement que le COM gagnera en efficacité. A ce jour, **60 % des intercommunalités n'ont pas d'information quant au volet financier de leur COM** et lorsque le volet financier du COM est étudié avec les intercommunalités, trois COM sur dix n'annoncent aucune orientation financière. **Un COM sur quatre fait mention d'un ordre de grandeur d'enveloppe budgétaire et seulement 14 % imaginent un**

mode d'intervention concret. Si l'on regarde précisément l'objectif principal de l'intermodalité, 81% des COM ne réservent pas, pour le moment, une enveloppe conjointe au déploiement des PEM.

3- Au-delà du COM, **les bassins de mobilité peuvent donner lieu à une mutualisation des moyens**. Le financement des services de mobilité est un enjeu majeur des AOM. Via de simples conventions bilatérales, un syndicat mixte, un syndicat mixte SRU, ... le groupement d'intercommunalités proposé par le périmètre du bassin est une opportunité de mise en commun (mutualisation de l'ingénierie locale, groupement de commandes...).

4- Le suivi dans la durée peut permettre une meilleure interconnaissance des acteurs. *"Nous entretenons un lien fort avec le SYTRAL. Travailler ensemble sur des études et pour de l'accompagnement technique crée un dialogue et permet une meilleure coordination entre les collectivités sur le long terme et donc entre les offres."* Jérôme Banino, Vice-président délégué à l'urbanisme, l'habitat et au transport, communauté de communes des Monts du Lyonnais.

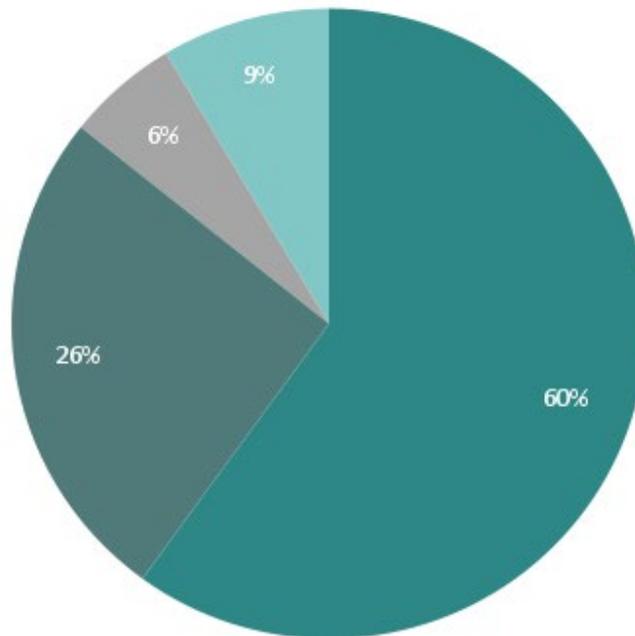
5- La perspective d'une coopération à long terme avec les intercommunalités favorise également le dialogue avec la région. Il peut donc être opportun pour les intercommunalités de se saisir de cette grille pour faciliter les négociations sur l'articulation entre services régionaux et locaux. *"A travers l'élaboration du COM, nous identifions les axes de travail commun (Service express régional métropolitain (SERM), intermodalité, etc.)"* Jean-François Irigoyen, Vice-président de la communauté d'agglomération du Pays basque, Président du Syndicat des Mobilités Pays basque-Adour.

« D'ici quelques années, les 220 montées/descentes quotidiennes dans les gares du bassin de mobilité seront multipliées par 10. L'enjeu de se saisir de la question à plusieurs est là : prévoir les besoins, projeter les offres. » Éric Happert, Président de la communauté de communes Latitude Nord Gironde

Dans le bassin de Haute Gironde, la coordination est en train de s'inscrire dans la durée. Le retour d'expérience ci-après expose comment cette inscription dans la durée est mise en place.

² Article L1215-2 du Code des Transports

Volet financier du COM lorsque l'intercommunalité est informé des anticipations financières



- Aucune orientation n'a été avancée
- L'exécutif régional a annoncé un ordre de grandeur d'enveloppe budgétaire
- Un autre type d'intervention est prévu
- Un mode d'intervention est envisagé par appel à projets

EXPÉRIENCE DE COOPÉRATION APPROFONDIE À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE MOBILITÉ

LES CONVENTIONNEMENTS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LATITUDE NORD GIRONDE - BASSIN DE HAUTE GIRONDE

RETOUR D'EXPÉRIENCE ÉTABLI SUR LA BASE D'UN ENTRETIEN AVEC M. LARRE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES

Latitude Nord Gironde et la mobilité en bref

Pour les intercommunalités de Haute Gironde, les principaux enjeux de mobilité se rejoignent : accès à la métropole bordelaise, désaturation du réseau routier et déploiement de nouvelles solutions de déplacement pour inciter au report modal et désenclaver certaines parties isolées du territoire. L'enjeu de se coordonner à long terme apparaît.

Suite à la dissolution du syndicat de Pays local, la CC Latitude Nord Gironde et trois de ses voisines ont décidé d'adopter une série de conventions thématiques plus souples pour mener à bien les projets du territoire. En 2021, c'est chose faite pour les mobilités. Suite à une étude sur la mobilité mise en œuvre avec le concours de la Région, une convention de coopération à l'échelle du bassin de mobilité, correspondant lui-même au périmètre informel de dialogue local « La Fabrique des mobilités », est signé pour inscrire la coopération dans la durée, et a donné lieu au recrutement d'une chargée de mission Mobilités supra-communautaire dans le cadre de la politique contractuelle de la Région Nouvelle Aquitaine.

Mener une coopération approfondie

1- En Haute Gironde, il est question de convention sans délégation de compétence à un organisme supra-communautaire. Chaque étape de la mise en place d'un service mutualisé donne lieu à une validation par chacun des conseils communautaires volontaires [des actions peuvent être engagées seulement par quelques-uns des EPCI]. Pour faire de la coopération une force, le premier défi est la coordination. « La Fabrique des mobilités », cadre efficace des discussions, regroupe les présidents, un élu référent du comité et les vice-présidents en charge des mobilités. La présence d'un élu intercommunal également élu régional permet par ailleurs d'assurer un lien avec les politiques régionales.

« Mutualiser les projets c'est d'abord devoir mettre tout le monde autour de la table. Un premier défi qui motive élus et services et ce malgré la lourdeur des processus de décision. » Éric Happert – Président de la CC Latitude Nord Gironde

2- Au-delà des processus de décision, il faut ensuite travailler ensemble. Comme la mobilité fait appel à des compétences bien différentes – voirie, espaces verts, aménagement, ... - les quatre intercommunalités de la Haute Gironde mettent en place des relais réguliers entre leurs services pour assurer la fluidité des procédures. Plus on se connaît, mieux on se coordonne.

Cette coordination a mené dernièrement à un groupement de commande pour développer une centrale d'achat unique pour la billettique du service de transport à la demande à venir, une solution coordonnée et facilitatrice du report modal. Par la mise en lien des services intercommunaux, la gouvernance devient un outil opérationnel de facilitation des déplacements pour l'usager.

3- Finalement, un dernier défi plus contraignant et moins nécessaire se pose pour la Haute Gironde. N'ayant pas la compétence « organisation des mobilités » au niveau intercommunal, les CC du bassin de mobilité se trouvent soumises à délégation régionale pour tout projet de service. Alors que les deux premières conditions évoquées renvoient à une meilleure satisfaction des besoins de mobilité, ce dernier défi d'intégration contrainte de la volonté régionale ne donne pas l'autonomie et les moyens nécessaires aux ambitions du territoire malgré une dotation régionale de 4 € par habitant.

Concrètement, la délégation de compétence régionale pour créer ou modifier un service de transport à la demande est actuellement conditionnée à la réalisation d'une étude puis d'une expérimentation, ce qui peut donner l'impression d'une certaine langueur face aux attentes fortes des élus et usagers.

Bien que cette condition de satisfaction des volontés régionales ne soit pas particulière aux coopérations à l'échelle du bassin de mobilité, celle-ci s'ajoute aux enjeux de coopération longue durée plus porteurs de solutions. Cet alourdissement des procédures pèse sur les intercommunalités non AOM.

LES ATOUTS DU BASSIN DE VIE POUR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ADAPTÉES

Favoriser les mobilités du quotidien : les intercommunalités compétentes

APPROFONDIR L'ACCOMPAGNEMENT DES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, QUELS DÉFIS ?

Pour accompagner les mobilités courte distance, l'enjeu de l'adaptation des infrastructures de transport existantes est incontournable³.

Adapter les infrastructures : Cette mise en œuvre pose bien souvent la question du partage de la voie publique. Ainsi, pour *Serge Munte, Vice-président Transports et Mobilités, communauté d'agglomération du Grand Cahors* "Les politiques de mobilité reconfigurent l'espace public. Elles posent l'enjeu de son partage." . Mettre en œuvre un site propre, des aménagement cyclables ou encore des stationnements réservés au covoiturage pose **un défi infrastructurel lié au partage de l'espace public.**

Être en capacité de calibrer finement les services mis en œuvre : Pour que les solutions de mobilités puissent être attractives dans le quotidien des citoyens, il faut que celles-ci soient dimensionnées en fonction de leurs besoins. Au Grand Cahors notamment, l'ouverture d'un centre commercial et la mise en place d'aménagements tarifaires nouveaux ont soudainement augmenté la fréquentation d'une des lignes de transport urbain. Pour que sa saturation ne devienne pas dissuasive à l'usage de transport en commun au quotidien, un renforcement de l'offre a pu être mis en place grâce au lien étroit tissé dans le marché public. **Adapter la politique publique aux besoins du quotidien pose le défi de la flexibilité.**

Inviter au changement des habitudes de déplacement : Porter une ambition pour les mobilités du quotidien renvoie finalement à l'enjeu de l'évolution des modèles de déplacements. Il est question de rendre les nouvelles solutions attractives pour les habitués d'une autre forme de mobilité. "Dans notre schéma directeur cyclable, un volet majeur est de diffuser l'existence des itinéraires doux, d'aller combattre les idées reçues sur la dangerosité pour changer les mentalités et en faire une mobilité du quotidien." *Michel Fontaine, Président de la communauté intercommunale des villes solidaires (CIVIS).*

Penser l'urbanisme par le prisme des mobilités, intégrer les modèles de dé-mobilité : Politiques de mobilités et politiques d'aménagement du territoire sont sœurs. Pour aller vers une meilleure inclusion de tous les publics dans les territoires, l'enjeu est d'approfondir l'articulation de ces deux champs de compétence le plus en amont possible.

Le renforcement des services et la meilleure répartition des activités dans les territoires sont des leviers d'action pour une meilleure cohésion sociale et territoriale. Plutôt que d'accompagner les déplacements des concitoyens, accompagnons la territorialisation des services. La proximité spatiale satisfait les enjeux de sobriété et d'efficacité environnementale comme les enjeux d'égalité d'accès aux droits." Jean-Yves Brenier, Président de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS – EXPOSÉ DES MOTIFS – 2019

"Le troisième défi est celui de la politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies et qui atteint aujourd'hui ses limites. L'accumulation de promesses non financées ou d'investissements trop concentrés sur les liaisons entre métropoles alors que les besoins en matière d'entretien et de régénération des réseaux existants, de désengorgement des métropoles, de desserte des ports et de désenclavement des territoires s'imposent comme des urgences. Il faut donc revoir les priorités et leur financement."

³Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de 2023 et porté par David Valence

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE PORTE, COMME BEAUCOUP D'INTERCOMMUNALITÉS, DES DISPOSITIONS DE CE TYPE DANS SON PLUI.

"L'offre structurante des réseaux de transports en commun telle que mise en place le 1^{er} septembre 2018 doit orienter le développement urbain dans la localisation et la nature des projets avec une volonté de densification."

"Il faudra rechercher, autant que possible, à améliorer la fréquentation des transports collectifs en limitant les besoins en déplacements en termes de distance."

"La localisation des nouveaux quartiers sera située à proximité des stations de mobilité. Cette notion de « station de mobilité » a été retenue comme un critère permettant de maîtriser l'extension urbaine, mais

également de prioriser les projets sur les secteurs déjà urbanisés. Elle correspond à un lieu où l'offre et les services de mobilité sont préexistants et performants. Une station de mobilité est un nœud de transports en commun constituant une alternative à la voiture, et qui offre des solutions efficaces de déplacements en bus ou en train. Elle se définit au regard de la performance des réseaux de transports et des différents niveaux de desserte. En ce sens, l'urbanisation sera développée dans un rayon de 300 mètres autour des stations de mobilité."

Plan d'Aménagement et de Développement Durables du PLUIHD de la CUD

LES ATOUTS DE L'INTERCOMMUNALITÉ – ÉCHELON DE L'APPRÉHENSION DES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN

Pour relever ces défis d'appréhension des déplacements du quotidiens, l'intercommunalité révèle des qualités particulières. Quelles sont-elles ? Comment opèrent ces atouts pour adapter les solutions de mobilité au local ?

1- Sa proximité avec l'exploitation des transports : **Parce qu'elle dispose de leviers d'action sur la mise en œuvre opérationnelle des services et parce qu'elle dispose des informations acquises dans le cadre de l'exploitation** (chiffres de fréquentation, incidents, ...), elle est en capacité de s'appuyer sur une expertise nourrie quotidiennement. *"On dispose d'outils de statistique fine avec les nouveaux systèmes de billettique qui nous éclairent pour le dimensionnement des offres. Sur des lignes à 250 000 € l'année utilisées pour seulement 10 000 voyages, on a les informations pour arbitrer un nouvel équilibre."* Michel Fontaine, Président de la CIVIS

2- Sa proximité avec les citoyens et leurs besoins : Les élus du bloc local ont un lien étroit avec les citoyens et connaissent donc finement leurs besoins. L'ensemble des réseaux locaux de transports disposent d'enquêtes usagers permettant d'évaluer si les offres sont en adéquation avec les besoins. L'intercommunalité s'appuie sur un dialogue local ancien. *"Pour aller au plus près des plus précaires, le formulaire d'inscription au transport à la demande solidaire est pratiqué en mairie, dans chacune des communes pour ensuite être instruit à l'intercommunalité."* Jérôme Banino, Vice-président délégué à l'urbanisme, l'habitat et au transport, communauté de communes des Monts du Lyonnais.

3- Son habitude de la concertation approfondie : D'après l'enquête, **pour les trois quarts des intercommunalités, la planification des mobilités (PDU et PdMS) donne lieu à une concertation des professionnels et usagers des transports**. Trois intercommunalités sur cinq mènent aussi des discussions via les procédés de participation du public et près de la majorité d'entre-elles concertent les associations PMR de leurs territoires. Le comité de développement instauré dans la majorité des intercommunalités est également un outil d'appréhension fine des besoins du territoire au quotidien.

4- Son lien avec le monde associatif local : Nombres d'initiatives de mobilité s'appuient sur des besoins identifiés par le tissu associatif local. Associations vélo, associations pour l'insertion professionnelle, association de covoitureurs, l'intercommunalité entretient un lien fort avec ces lieux de réflexions. Elle est parfois même le catalyseur de démarches associatives. Dans le bassin de Pompey, la mise en place d'un comité vélo a accéléré la structuration d'une association vélo sur le territoire (réparation, prêt, ...).

"Nous visons l'opérationnel, la mise en œuvre de solutions. Les problématiques du territoire nous en sommes déjà familiers." Fabrice Robelet, 1^{er} Vice-président délégué aux infrastructures, aux mobilités et aux ressources humaines, communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique

Le comité des partenaires: un outil de dialogue force de propositions

LES COMITÉS DES PARTENAIRES EN PLEIN DÉPLOIEMENT

Point d'étape sur leur déploiement.

D'après l'enquête, deux tiers des intercommunalités ont d'ores et déjà installé leur comité des partenaires ou sont en cours de son installation. Par rapport au recensement de 2022, la dynamique d'installation se confirme. Quand ce comité est installé, celui-ci s'est, dans les deux tiers des cas, réunis à plusieurs reprises. 65 % se sont réunis au moins deux fois. 26 % se sont réunis au moins 3 fois.

Il est à noter un retard de la prise en main du comité des partenaires dans les intercommunalités non AOM. Les régions ont installé ou sont en cours d'installation du comité pour seul un quart des territoires où elles sont AOM de substitution.



ARTICLE L1231-5 DU CODE DES TRANSPORTS

“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 ainsi que des habitants tirés au sort. 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. Ce comité des partenaires peut être consulté à l’occasion de l’évaluation de la politique de mobilité par l’autorité organisatrice de la mobilité prévue aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 et sur tout projet de mobilité structurant.”

“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.”

Au-delà de ce que prévoit la LOM, qui y est associé ?

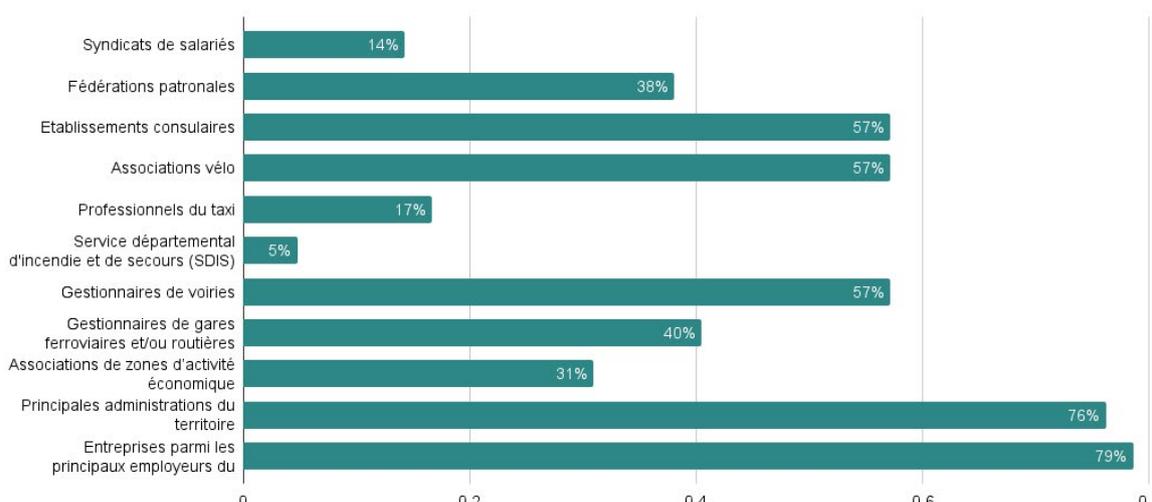
Au-delà des représentants des employeurs et des associations d'usagers *a minima* associés, les comités des partenaires consultent bien d'autres acteurs. Sont d'abord invités les gestionnaires d'infrastructures (57 % pour la voirie et 40 % pour les gares ferroviaires et ou routières). Viennent aussi les acteurs du monde économique avec les établissements consulaires (57 %) et les fédérations patronales (38 %). Il convient de noter que les associations vélo sont aussi très présentes (57 %).

On peut également noter que certaines intercommunalités, selon leurs spécificités locales, associent : les asso-

ciations des usagers du TGV, les organismes de formation, les associations de parents d'élèves et les établissements scolaires, Pôle emploi et les missions locales, leur Conseil de Développement Economique, l'association des Paralysés de France, les offices de tourisme, les organismes de protection d'espaces naturels, les associations de commerçants, les comités de quartier ou encore les parcs naturels régionaux.

Ce panel élargi d'acteurs permet au comité des partenaires d'approfondir les enjeux tant sur les aspects techniques de mise en œuvre des projets de services que sur la conciliation des intérêts des acteurs locaux.

Comité des partenaires : taux d'association des familles d'acteurs non obligatoirement consultés



STRUCTURER LE COMITÉ DES PARTENAIRES POUR EN FAIRE UN ORGANE DE PROPOSITION : RETOURS D'EXPÉRIENCES

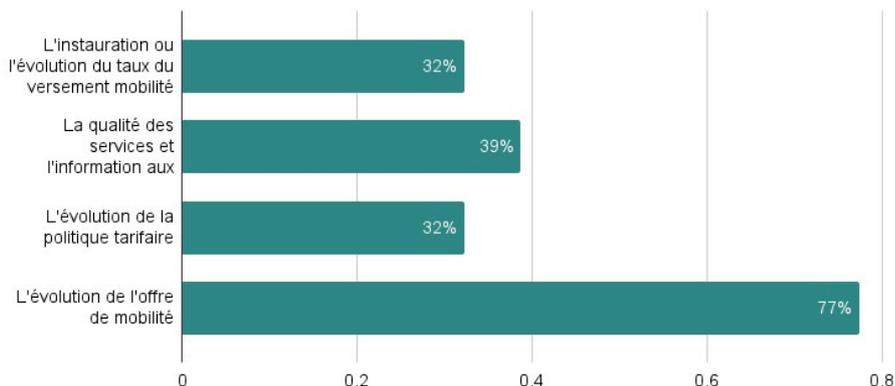
Dans l'optique d'informer les publics, de proposer à discussions les évolutions du champ des mobilités et d'améliorer le lien entre offres et besoins, comment se structure ce nouvel espace de la concertation locale ? Retours d'expériences.

L'évolution de l'offre est le cœur de la consultation des comités des partenaires. Les autres sujets sont pour le

moment tout de même traités par un tiers des comités. D'après l'enquête, on observe que plus le comité des partenaires s'est réuni, plus il a traité de sujets différents. Le dialogue conquiert donc peu à peu tous les sujets impactant la mobilité au quotidien.

La méthode de mise en œuvre du comité est à réfléchir pour que les échanges soient sources de proposition. Voici quelques retours d'expérience éclairant la démarche pouvant être suivie.

Premiers objets de discussions des nouveaux comités de partenaires



S'APPUYER SUR LES ENSEIGNEMENTS DES DÉMARCHES DE CONCERTATION ANTÉRIEURES

LE "COMITÉ VÉLO" DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BASSIN DE POMPEY

RETOUR D'EXPÉRIENCE ÉTABLI SUR LA BASE D'UN ENTRETIEN AVEC M. MUNIER, ADJOINT AU DGA AMÉNAGEMENT DURABLE ET TRANSITIONS TERRITORIALES ET M. GUYOMARCH, RESPONSABLE DE LA MOBILITÉ

Le Bassin de Pompey et la mobilité en bref

La communauté de communes compte autant de communes urbaines que rurales et se situe sur l'axe Nancy-Metz, dans l'aire urbaine de Nancy. Elle témoigne de dynamiques de mobilité à la fois intra et extra bassin avec 50 % des actifs qui quittent le territoire pour travailler et autant qui y entrent. Une réflexion est portée dès 2011 sur les déplacements domicile-travail et le PDU est révisé en 2015, puis inscrit dans le "PLUi habitat et mobilités".

Les enjeux principaux sont d'assurer des politiques publiques fortes pour soutenir l'attractivité du territoire dans une logique de développement durable et valoriser un bassin encore trop perçu comme marqué par la déprise industrielle.

Les services assurés sont très diversifiés : du transport en commun régulier interconnecté avec les services SNCF et régionaux, une navette fluviale expérimentale, un TAD, des aménagements et des aides aux mobilités cyclables et une plateforme trimodale de transport de marchandise entre route, fer et fleuve. Le principal projet à venir est la structuration des PEM (accueil des mobilités douces et stationnement P+R) sur les cinq gares du territoire pour capter les déplacements qui se font aujourd'hui en voiture.

L'expérience du "comité vélo"

Contexte et objectifs : révision du schéma directeur cyclable datant de 2008, en 2019, pour passer de la vocation loisir du vélo à un usage pour le domicile-travail "L'idée du comité est d'intégrer les usages dans la réflexion mais aussi d'approfondir le lien de confiance entre décideurs et usagers. Il y a très clairement là un enjeu de démocratie locale." Laurent Trogrlic, Président de la communauté de communes du Bassin de Pompey

Mode de fonctionnement élaboré : 1- Découpage du territoire en quatre zones pour que tous les contextes géographiques soient représentés 2- Organisation de rencontres

allant de 30 à 50 personnes par atelier de travail pour discuter de propositions 3- Phase de validation en comité de pilotage pour acter les propositions 4- Pérennisation des instances à la phase opérationnelle pour assurer émulation, information et discussions sur les pistes d'amélioration. "Il faut organiser un aller-retour permanent entre temps de propositions et temps de décision." Laurent Trogrlic, Président de la communauté de communes du Bassin de Pompey

Résultats : Le comité a permis l'élaboration du plan vélo en un temps record malgré la pandémie (avril 2021 – mars 2022) et a fait naître une association vélo dans le territoire.

Le comité des partenaires en déploiement

Enjeux : Au-delà les objets de discussion prévu par la LOM, recueillir des avis et réfléchir sur le "PLUi habitat et mobilités" et sur sa mise en œuvre pour faire de la mobilité une stratégie d'aménagement, créer une instance citoyenne sur l'interface ville-port, faire avancer les réflexions sur les heures de prise de service dans les entreprises pour réduire la congestion, faciliter l'intermodalité.

Ambitions de structuration héritée du comité vélo : 1- Au départ, une posture en retrait des élus pour laisser la place à l'expression citoyenne 2- Donner de l'ampleur aux discussions pour que les consultés soient effectivement intéressés 3- Distinguer organes de proposition et organe de décision 4- Faire converger les instances, ne pas multiplier les comités en silo (vélo, interface ville-port, développement, ...)

Remarques : La mobilité est à la fois une question technique difficile à aborder en surface et à la fois une question très politique de partage de l'espace public. La concertation nécessite donc beaucoup de temps dans les services pour qu'elle permette effectivement d'être force de propositions exploitables. Cela nécessite des moyens d'animation non négligeables.

DÉPLOYER UN COMITÉ DES PARTENAIRES EFFICACE

LES SOLUTIONS OBSERVÉES PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES RUMILLY TERRE DE SAVOIE

RETOUR D'EXPÉRIENCE ÉTABLI SUR LA BASE D'UN ENTRETIEN AVEC M. LAYMAND, DIRECTEUR DU PÔLE TRANSPORTS MOBILITÉ

Rumilly Terre de Savoie et la mobilité en bref

Le territoire est partagé entre communes rurales et urbaines et est sous l'influence de la ville d'Annecy à quinze minutes en train. En 2011, le territoire se saisit de la question mobilités et réalise volontairement un schéma directeur des déplacements avant de prendre la compétence en 2015.

Les enjeux sont de doter des territoires peu denses en solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture. Apaiser les centres-villes et centres-bourgs et renoncer aux projets d'infrastructure routières sont les défis.

L'offre actuelle consiste en un réseau de transport urbain exploité par la SPL SIBRA d'Annecy, d'initiatives en matière de vélo (animation, entretien, signalisation des itinéraires, ...) et l'accompagnement au changement d'habitudes de déplacement dans les entreprises. Dans un avenir proche, la communauté de communes va se doter d'un plan de covoiturage, et étudier l'opportunité du TAD et de véhicules en autopartage. Tout cela s'accompagne de la reconfiguration de la gare de Rumilly et d'une attention forte sur le projet de SERM d'Annecy.

Le comité des partenaires

Ajouter une pierre à la concertation : Depuis 2012, une instance consultative pour le transport scolaire est mise en place 2 fois par an auprès des parents d'élèves. Lors du schéma directeur des déplacements, de nombreuses réunions publiques ont créé un précédent à la concertation. Au moment de la mise en place du versement mobilités, de nombreuses discussions face aux crispations du monde économique avaient permis de trouver un accord.

"Nous avons voulu quelque chose de simple, à taille humaine." Roland Lombard, Vice-président Transports et Mobilités de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie

1- Une dizaine de membres permanents pour des réunions en petit comité permettant à chacun de s'exprimer en détail sur les remarques et les propositions qu'il porte.

2- Des réunions réunissant les trois collèges de 3 personnes chacun :

- le collège des élus
- le collège des entrepreneurs dont la constitution a été proposée au comité local d'action économique regroupant les acteurs de l'économie locale
- le collège des citoyens/usagers constitué de trois personnes retenues sur candidature – campagne publicitaire dans les transports, dossier de sélection sur les motivations à y participer et sur l'usage des transports pour avoir trois vrais utilisateurs quotidiens des transports locaux

3- Des intervenants extérieurs sont conviés sans prise de part aux votes en fonction des questions posées pour amener des éléments de fond aux discussions et les rendre plus fructueuses.

Résultats : La hausse du VM, la hausse de la tarification accompagnant le déploiement de l'offre de TC et la mise en place d'une tarification solidaire ont été traitées. Sur la question du VM, la demande d'un vote solennel a également permis de renforcer l'encrage démocratique des politiques de mobilité et d'appuyer la volonté publique d'une légitimité renforcée sur la question.

Point de vigilance : L'enjeu est maintenant de s'assurer que la mobilisation reste forte. A deux réunions par an, la participation n'est pas très contraignante mais il faut y veiller pour maintenir un outil force de proposition et de dialogue.

Appréhender des modes de gestion différents pour tenir compte des spécificités des bassins de vie

En fonction des modes de gestion des services de mobilité du quotidien qu'elles choisissent, les intercommunalités ont à leur disposition différents leviers d'action pour adapter les services aux spécificités locales.

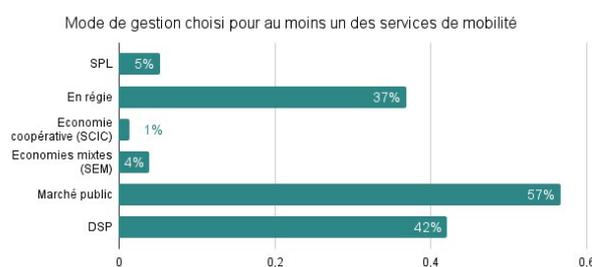
D'une part, c'est la structuration même des offres qui est prise en main pour assurer que la mise en œuvre corresponde bien aux besoins du territoire. Il ne s'agit pas de structurer le service de la même manière dans tous les territoires. Pour des questions d'efficacité énergétique et financière, chaque mode répond de logiques de déploiement différentes selon le territoire.

Dans le Grand Cotentin par exemple, il est question de déployer le TAD avec la particularité de la grande superficie que couvre le ressort territorial. **Le choix a été fait de segmenter le territoire en aires de rabattement indépendantes les unes des autres** pour que le TAD reste une solution réservée aux personnes les plus isolées, qu'il ne devienne pas un taxi public. Une réflexion sur le gabarit des véhicules, sur le périmètre de ces aires et sur les points multimodaux de rabattement est donc menée pour que ce service, dans son mode d'exploitation, se cantonne bien à un objectif de desserte de proximité. Assurer la structuration opérationnelle amont du service participe de la cohérence entre offre et besoin spécifiques du territoire.

D'autre part, en aval de la mise en œuvre, c'est sur le mode de gestion choisi que les leviers d'actions se précisent.

- Au Grand Cahors, le marché public est choisi pour assurer les services de transports régulier et scolaire. Doublé d'une grande proximité entre les équipes de l'exploitant et les équipes de la communauté d'agglomération, ce choix permet une grande souplesse de la mise en œuvre. Pour un territoire qui sort juste d'un redimensionnement de son offre de transport, cela permet aux offres d'évoluer en fonction des besoins. **Être en capacité d'ajouter ou de retirer des services, de faire évoluer les horaires, les tracés ou les arrêts sont autant de choses qui, dans la limite de ce que permet le marché public, donne à l'intercommunalité la capacité d'adapter les services aux évolutions locales.**

- Pour Artois Mobilités, s'assurer que les spécificités territoriales puissent être respectées jusque dans la manière dont sont exploités les services est une priorité, a fortiori quand l'exploitation passe par une délégation de service public à un acteur peu ancré sur le territoire. Mais **contrairement à ce qu'on imaginerait, confier le réseau à un exploitant établi sur le territoire ne garantit pas une meilleure prise en compte des spécificités locales.** Redéfinir la position de l'opérateur est crucial. Il y a 6 ans, le changement d'opérateur a remis en place un rapport de force équilibré entre exploitant et collectivité. Le syndicat mixte s'était retrouvé avec le temps dans une position de sujet face à l'exploitant installé ce qui ne facilitait pas l'adaptation de l'exploitation aux besoins de mobilité nouvellement apparus. Aujourd'hui, tout le personnel opérant les services de transport est rattaché à une filiale locale, à l'exception du Directeur Général qui est le seul membre du personnel mis à disposition par le groupe qui a remporté le contrat de DSP. Le lien de proximité en a été renouvelé.
- Comme le souligne le retour d'expérience de la région Pays de la Loire ci-avant exposé, l'articulation des offres de mobilité repose aussi en partie sur l'appréhension du mode de gestion. Penser le groupement de commande ou la mutualisation de certains services permet simplifier grandement les parcours usagers.



Les modes de gestions sont multiples avec une domination des marchés publics, de la DSP et de la gestion en régie. On compte à peu près autant d'intercommunalités AOM choisissant d'opérer les mobilités avec plusieurs modes de gestion (44 %) que d'intercommunalités décidant d'en choisir un seul. A chaque service et chaque territoire son mode de gestion.



RÉPONDRE AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DE CHACUN : ZOOM SUR LES MOBILITÉS SOLIDAIRES

La mobilité pour tous, tour d'horizon des solutions intercommunales

LES OUTILS INTERCOMMUNAUX D'APPRÉHENSION DES BESOINS DE MOBILITÉ DES PUBLICS PRÉCAIRES

L'intercommunalité bénéficie d'une proximité forte avec les usagers des transports et les acteurs des territoires, proximité qu'approfondie l'animation du comité des partenaires. Elle a donc une bonne connaissance de leurs besoins. Au-delà, il faut voir que l'intercommunalité entretient une proximité particulière avec les citoyens les plus isolés.

En premier lieu, elle est l'échelle du diagnostic local. Elle sait les spécificités de peuplement des territoires et les besoins particuliers des hameaux plus isolés comme des quartiers habités et vécus par les plus fragiles. Par son rôle de planification, elle a une visibilité précise sur l'accès aux services et aux activités. Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Basque, le réseau a été construit notamment pour relier la zone littorale, qui concentre 70 % de l'emploi et le Pays basque intérieur. *"Le bouquet de services doit s'articuler sur plusieurs plans pour accompagner chaque déplacement. D'une part, les lignes de force entre les pôles du corridor littoral, d'autre part le maillage plus fin qui dessert l'intérieur du territoire sans oublier l'articulation essentielle liant ces deux espaces ainsi que les échanges transfrontaliers."* Jean-François Irigoyen, Vice-président de la communauté d'agglomération du Pays basque, Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour.⁴

En second lieu, l'intercommunalité est la porte d'entrée de l'action sociale. Par les Centres Intercommunaux d'Action Sociale (CIAS), elle déploie les relais d'information et d'accompagnement social pour l'accès aux droits. Par ces centres et les missions locales, elle est à même de connaître précisément les publics les plus précaires dans les territoires et leurs besoins spécifiques.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS – EXPOSÉ DES MOTIFS – 2019

"Le présent projet de loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités pour offrir à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui.

La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine.

Pourtant, notre politique des mobilités n'est aujourd'hui plus adaptée aux attentes des citoyens et des territoires. Elle est confrontée à trois grands défis qui appellent à agir en profondeur.

Le premier de ces défis est le manque de solutions de mobilité, qui est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires"

LEVIERS D'ACTION DE L'INTERCOMMUNALITÉ POUR L'ACCOMPAGNEMENT DES MOBILITÉS DES PUBLICS FRAGILES

Les résultats de l'Enquête mobilité 2023 sont éclairant quant aux services en déploiement et aux leviers d'action qu'engagent les intercommunalités.

Sur l'échantillon d'intercommunalités sondées, un quart met d'ores et déjà en œuvre des offres répondant à la définition de "services de mobilités solidaire" définis par la LOM et une moitié a pour projet d'en mettre en œuvre. Ces solutions recoupent des modes d'intervention diversifiés.

D'une part, il y a le champ des aides financières. En premier lieu les aides aux associations sont un levier très répandu. La communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulousain subventionne par exemple l'association Familles rurales pour ses dispositifs qui permettent, via des chauffeurs bénévoles, des déplacements de publics en difficulté. Les garages solidaires sont également subventionnés par le bloc local pour leurs missions. En second lieu, les aides aux particuliers font partie du bouquet de solutions. Des aides à l'acquisition de vélos, vélos à assistance électrique et vélos cargo sont mises en place en fonction des revenus du demandeur⁵. Les modes de tarification solidaires constituent une aide finan-

⁴ Retour d'expérience à lire dans la dernière partie de ce Focus.

⁵ Retour d'expérience de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées à la fin de ce Focus.

cière aux mobilités. **Grâce à la valorisation des “comptes mobilités” ou à des grilles de différenciation tarifaire**, les intercommunalités adaptent leurs offres pour les rendre accessibles aux plus précaires⁶.

D’autre part, ce sont les solutions de mises en accessibilité des offres de mobilité qui couvrent le champ de la mobilité solidaire. En premier lieu, les intercommunalités déploient des services spécifiques pour les publics fragiles en adaptant certaines offres génériques de mobilité. Le TAD classique peut être opéré selon des modalités spécifiques (véhicules adaptés PMR, services de rabattement vers des gares au-delà des limites du bassin de vie pour les territoires isolés, ...). En second lieu, l’enjeu de l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite des transports en commun occupe la majorité des intercommunalités qui aménagent par exemple des quais plus haut et s’assurent du bon fonctionnement des rampes escamotables des bus.

Et au-delà, les démarches d’accompagnement personnalisé à la mobilité sont un des principaux modes d’intervention pour la mobilité des plus précaires. A l’Eurométropole de Strasbourg notamment, la “Maison du climat” sert de lieu d’écoute et de réflexion pour élaborer des itinéraires personnalisés à l’attention des publics fragiles. Pour que l’usage de la voiture et ses conséquences en termes de précarités ne deviennent pas une impasse pour beaucoup de ménages, l’intercommunalité déploie des lieux de dialogue pour proposer une autre mobilité et faire que le changement des pratiques ne paraisse pas insurmontable. Dans la communauté de communes Mirebellois et Fontenois, un conseiller “Créativ Plateforme mobilité” est présent au guichet France Services pour assurer cette proximité⁷.

Le plan ruralité annoncé en juin 2023 prévoit la création d’un fonds de soutien de 90 millions d’euros sur trois ans pour accompagner les autorités organisatrices des mobilités rurales et leurs partenaires, dont les associations, dans le déploiement d’une offre de mobilité durable, innovante et solidaire dite du dernier kilomètre. Cette enveloppe a vocation à financer toutes ces démarches qui portent les solutions de mobilités des publics fragiles.

Un nombre croissant de Plans d’action communs (PAMS) avec le département et la région

ARTICLE L. 1215-3 DU CODE DES TRANSPORTS

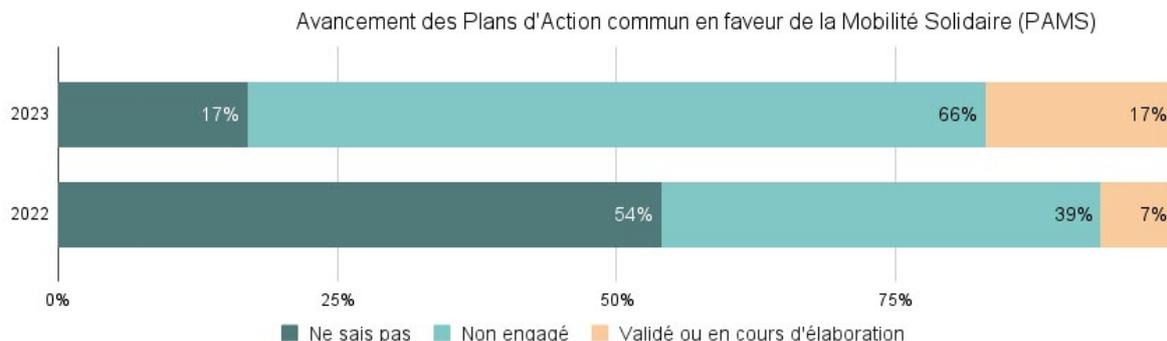
“La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l’article L. 1231-1, l’autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, les syndicats mixtes mentionnés à l’article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l’emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

A 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.

Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l’accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Le plan d’action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d’un conseil et d’un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l’emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d’emploi, à toute personne éloignée de l’emploi ou au jeune en contrat d’apprentissage.”

Parmi les répondants à l’Enquête mobilité 2023, une intercommunalité sur cinq a validé ou est en cours d’élaboration d’un Plan d’Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS). Cette démarche est en cours de diffusion dans les intercommunalités. Elles se l’approprient en parallèle de l’élaboration du COM.



⁶ Retour d’expérience du Pays basque à la fin de ce Focus.

⁷ Retour d’expérience de la CIVIS à la fin de ce Focus sur la diffusion des itinéraires cyclables sécurisés pour aider au changement des mentalités et du le syndicat Artois Mobilités sur le dispositif « A plus dans le bus », un dispositif d’ouverture des horizons scolaires pour les collégiens par la familiarisation aux solutions de mobilité.

L'élaboration des PAMS:

Dans la majorité des territoires, les PAMS sont mis en œuvre selon deux modalités. Soit, ils sont intégrés aux démarches du COM soit leur élaboration est envisagée à part, une fois le COM conclu. Dans le premier cas, le PAMS fait alors soit l'objet d'un document annexe, distinct du COM, soit l'objet d'une partie intégrante du COM. *"Inclure le PAMS dans le COM, via une fiche action sur la mobilité solidaire, permet au département de donner une pérennité à ses actions."* Claude Naud, 1^{er} Vice-président à la Transition écologique, aux mobilités, à l'aménagement du territoire et ADS. Il faut remarquer que cette manière de procéder permet une attention aussi forte sur le PAMS que sur le COM. Elle permet également de faciliter la mobilité solidaire entre territoires.

A ce jour, les PAMS sont d'une part un lieu de dialogue au sujet des solutions portées dans chaque bassin de vie et d'autre part un cadre de réflexion pour la mise en place de communautés tarifaires. Cela doit permettre d'un côté que l'acculturation aux offres de mobilités pour les publics précaires soit simplifiée et d'un autre d'envisager des harmonisations partielles ou complètes de grilles tarifaires.

Il est à noter que les PAMS ne constituent pas pour l'instant un accélérateur dans la mise en œuvre d'offres de mobilité plus inclusives à proprement dit. Celles-ci sont d'ores et déjà portées en dehors de cet outil. Mises à bout, elles constituent déjà souvent un panel large couvrant l'ensemble des objets prévus par la loi pour un PAMS⁹.

⁹ Retour d'expérience du syndicat Artois Mobilités à la fin de ce Focus.

LA MOBILITÉ SOLIDAIRE : VÉRITABLE OPPORTUNITÉ POUR CONSTRUIRE UNE POLITIQUE DE TERRITOIRE.

Francis DEMOZ. Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive *

Les différentes crises, qu'elles soient énergétiques, économiques, sociales, sanitaires, ou climatiques, révèlent un peu plus chaque jour combien les inégalités liées à la mobilité créent de nouvelles fractures : 13 millions de Français sont en situation de précarité¹.

Si les intercommunalités sont au premier rang pour observer ces ruptures, elles sont aussi des acteurs précieux et incontournables pour les traiter. En jouant un rôle majeur de cohésion entre citoyens et territoires, les intercommunalités sont le point d'ancrage de « la mobilité solidaire ».

Depuis 2019, la mobilité solidaire est inscrite dans la loi. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) pose le principe d'une politique publique de la mobilité solidaire, avec des autorités organisatrices de la mobilité partout y compris dans les territoires ruraux, dotés d'une compétence mobilité solidaire pour agir au côté de la sphère sociale. Elle propose aussi un panel d'outils, parmi lesquels « les plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire » (PAMS), qui aujourd'hui restent encore largement à construire. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive a publié en 2023 un rapport réalisé par le cabinet Auxilia "Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle" ² qui pointe ce manque d'appropriation des outils de la LOM, en particulier celui des PAMS, et recommande de les interpréter de manière opérationnelle. "Ce constat invite l'ensemble des acteurs concernés à se saisir rapidement de l'opportunité et du cadre souple proposé par la LOM pour mettre en place l'animation d'un réseau territorial coordonnant toute la chaîne d'acteurs de l'écosystème".

C'est une co-construction que nous devons mener collectivement. Et dans cet écosystème foisonnant, le rôle des intercommunalités est primordial pour impulser et donner corps aux projets de mobilités solidaires. C'est une chance, un levier extraordinaire pour construire des territoires plus inclusifs, mais c'est aussi une urgence, une impérieuse nécessité pour assurer la cohésion et la solidarité territoriale.

* Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la fondation FACE. Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que think tank et do tank, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive.

Il compte 15 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile (ADEME, Agil'ess, Croix-Rouge française, École de conduite Française (ECF), FACE, FASTT, Fondation

MACIF, Fondation TotalEnergies, Malakoff Humanis, Mobicoop, Mob'in, Pôle emploi, Sanef Solidaire, Secours catholique, Transdev). www.mobiliteinclusive.com

¹ Baromètre des mobilités du quotidien. Wimmov/ FNH

² Rapport « Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle – Retours d'expériences des rencontres Tous Mobiles en région »

IN FINE QUELLE ORGANISATION ET QUELLES OFFRES CONCRÈTES ?

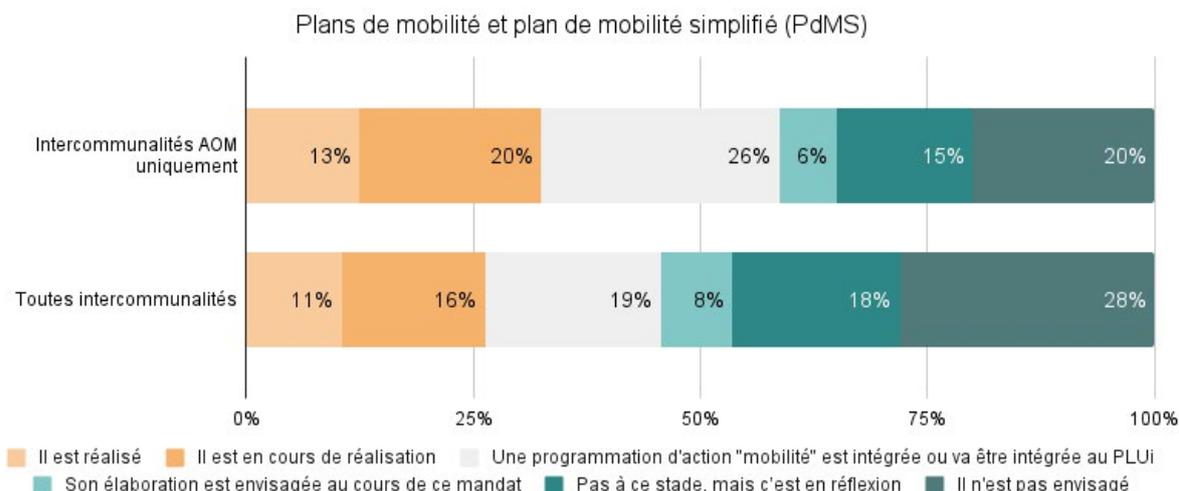
Revue des services de mobilité dans les intercommunalités, et en particulier les communautés de communes nouvellement AOM

Du fait de la montée en compétence des communautés de communes, dont la moitié s'est saisie de la compétence en 2021, et des nouveaux enjeux portés par les politiques de mobilités, les outils de planification et les services se déploient. Tour d'horizon avant de se pencher sur des démarches spécifiques.

Les outils de planification

On observe que la dynamique de planification des mobilités est en plein essor dans les bassins de vie. Pour 24 % des répondantes à l'enquête, un plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié est en projet ou en cours d'élabo-

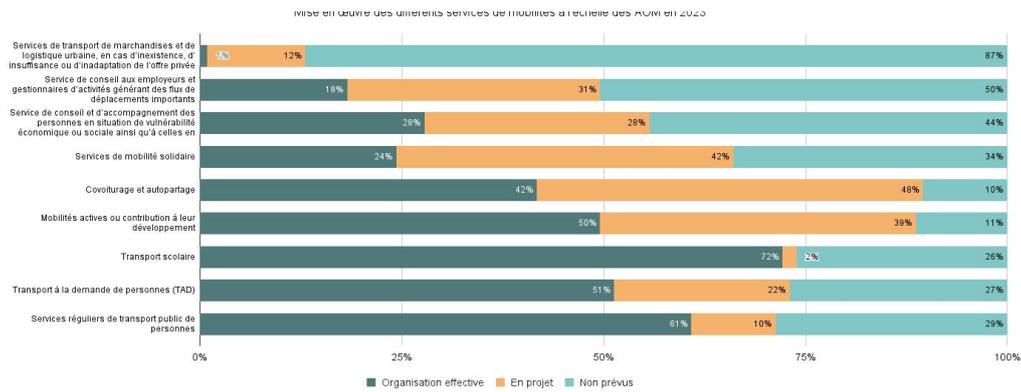
Par ailleurs, 46 % des intercommunalités ont établi ou sont en train d'établir une planification des aires de co-voiturage. Si l'on ne prend que celles qui ne se sont pas encore lancées dans la démarche, 42 % souhaite la me-



ration. Au-delà, une intercommunalité sur cinq fait de ce plan une partie intégrante de son PLUi. Si l'on se penche spécialement sur les bassins de vie AOM, seulement une intercommunalité sur cinq n'envisage pas de planification. Plus d'un quart d'entre-elles intègrent cette planification au PLUi. Dès lors que l'intercommunalité est compétente en mobilité, les mobilités font l'objet d'une meilleure intégration dans les politiques publiques locales.

ner. Deux intercommunalités sur cinq se sont dotés d'un schéma directeur cyclable et deux intercommunalités sur cinq sont en train de s'en doter. Les trois quarts des intercommunalités aménagent des pistes cyclables. La planification des formes de mobilités nouvellement considérées par la loi est également en plein développement.

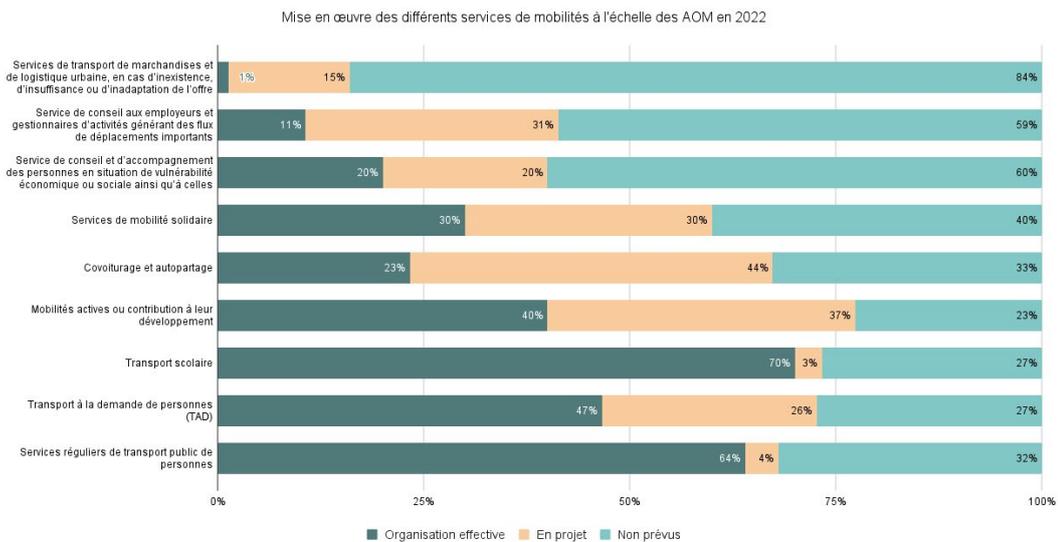
Les services et infrastructures de mobilité



Les services réguliers de transports (effectivement organisés dans 61 % des ressorts territoriaux), le transport scolaire (dans 72 %), le TAD (dans 51 %) et les mobilités actives (dans 50 %) restent les services et infrastructures les plus déployés.

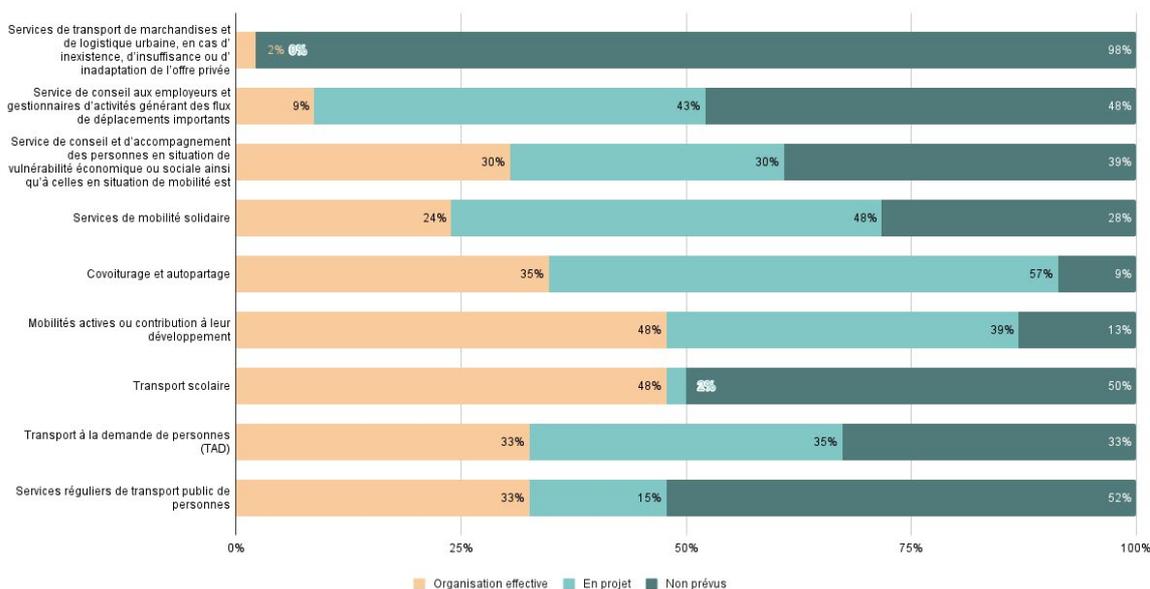
Côté dynamique de déploiement, l'accompagnement individualisé à la mobilité (28 % des territoires l'ont en projet), les services et infrastructures de mobilités douces (39 %) et le covoiturage (48 %) sont dans une même proportion en projet et organisés effectivement. Les services de mobilité solidaire sont la famille d'offre qui connaît le plus fort taux de projection (42 % des territoires l'ont en projet) comparé à son déploiement actuel (24 % des territoires le déploient effectivement).

En comparant les résultats des enquêtes d'Intercommunalités de France menées en 2022 et 2023, on note une nette progression du déploiement effectif des services et contributions au développement des mobilités actives (de 40 % à 50 %), des services de covoiturage et d'usage partagé de l'automobile (de 23 % à 42 %) et de l'accompagnement personnalisé des personnes en situation de précarité d'accès (de 20 % à 28 %).



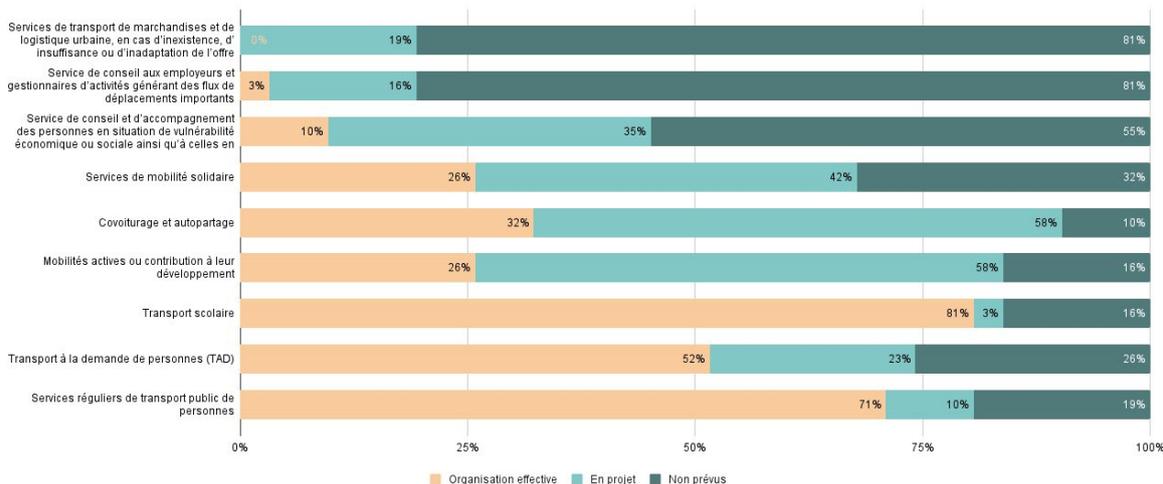
Les services et infrastructures de mobilité dans les communautés de communes :

Mise en œuvre des différents services de mobilités à l'échelle des ressorts territoriaux des communautés de communes AOM en 2023



On observe que les services s'inscrivant dans les ressorts territoriaux des communautés de communes AOM sont en plein déploiement. A l'exception des transports scolaires déjà beaucoup organisé auparavant et les questions de logistique urbaine, les communautés de communes autorités organisatrices projettent le déploiement de nombreux services.

Mise en œuvre des différents services de mobilités à l'échelle des ressorts territoriaux des communautés de communes non AOM en 2023



Les ressorts territoriaux pour lesquels la région est AOM de substitution sont dans une même dynamique croissante d'offre de mobilité. Néanmoins, **la région, en tant qu'AOM de substitution au local, assure ou compte assurer des services de TAD, de covoiturage et de mobilité solidaire dans une proportion de territoires équivalente à celle observée lorsque l'intercommunalité est AOM.** Néanmoins, elle assure nettement moins le déploiement des solutions de mobilités douces que là où les intercommunalités sont AOM (26% des ressorts territoriaux en sont dotés là où la région est AOM alors que c'est 46% là où la communauté de communes est AOM).

Il faut noter que les valeurs relatives au services réguliers de transport en commun ne reflètent pas la réalité de l'offre. Un biais de rend cette ligne caduque. 71 % des communautés de communes rurales ne disposent pas à proprement parler d'un transport public régulier au sens de la LOM mais plutôt de liaisons régulières interurbaines desservant le territoire à la maille régionale.

Fiches projets

TARIFICATION SOLIDAIRE ET RENFORCEMENT DES LIENS ENTRE LITTORAL ET INTÉRIEUR DU TERRITOIRE

RETOUR D'EXPÉRIENCE DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE-ADOUR

Le territoire :

- 158 communes – 303 000 habitants (161 communes pour le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour)
- Ville-centre : Bayonne (52 000 habitants)
- Département : Pyrénées-Atlantiques / Landes
- Région : Nouvelle-Aquitaine

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Accompagner tous les territoires du bassin dans leur diversité (sur fréquentation du corridor littoral, territoires moins denses mais plus dépendants de la voiture en retrait de la côte)
- Articuler tarification et financement des mobilités
- Avoir une orientation stratégique regroupant dispositifs de conseil et offres de mobilité solidaire
- Calibrer les offres en tenant compte des effets de saisonnalité

“Soutenir l’emploi, c’est soutenir des solutions de mobilité pour tous. Nombre d’actifs habitent bien souvent à l’écart du corridor littoral qui les emploie”, Jean-François Irigoyen, Vice-président de la communauté d’agglomération du Pays basque et Président du syndicat

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Déploiement du réseau à tarification unique Txik Txak pour lisibiliser l’offre, simplifier les parcours usager et faciliter le report modal :
 - * Systèmes interopérables de billettique avec l’Espagne (San Sebastian) et la région Nouvelle-Aquitaine (Modalis)
 - * Grille tarifaire unique (pas de pass zonal ou kilométrique)
 - * Tarification progressive en fonction du quotient familial de l’abonnée (grille Chrono +) en coordination avec les CIAS
 - * Possibilité de réserver un “pass liberté” pour tester les services à moindre coût qui encourage et augmente la fréquentation

- Subventionnement d’associations pour l’accompagnement personnalisé à la mobilité, pédagogie pour l’insertion des publics migrants par le “savoir se déplacer”, appuyé sur les travaux du LMI
- Déployer des infrastructures de recharge pour véhicules électriques
- Porter les projets de PEM en intégrant toutes les échelles de desserte (covoiturage, TAD, lignes régulières secondaires, BHNS, TER)
- Définition en cours de ligne de force de covoiturage, en lien avec les conventions passées avec les ASF pour des places réservées au covoiturage sur les aires d’autoroute
- Système d’optimisation des services déployés “PARM – Pour accélérer le report modal” : billettique intelligente et statistique de fréquentation pour adapter les offres en fonction de leur efficacité commerciale et écologique

“Aujourd’hui, c’est par la solidarité locale que sont financées les mesures de tarification inclusive. Pour mener à bien des projets, il faut trouver un équilibre entre coopération élargie et efficacité de la gouvernance. Passé un certain nombre d’interlocuteurs, on est moins opérationnel. Nous sommes financièrement soutenus notamment par l’Etat et l’Europe sur l’investissement. Le fonctionnement est beaucoup moins soutenu. L’enjeu est là”, Jean-François Irigoyen

Les pistes d’amélioration et les points de blocage :

- Recherche de l’efficacité contractuelle face à l’immédiateté des problématiques en jeu
- Besoins grandissant en financement du ferroviaire et des solutions couteuses en termes de fonctionnement (TAD, BHNS, ...)

MOBILITÉS DOUCES ET VÉLO PARTAGÉ EN TERRITOIRE RURAL

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PLAINE D'ESTRÉES

Le territoire :

- 19 communes – 18 000 habitants
- Ville-centre : Estrées-Saint-Denis (3 700 habitants)
- Département : Oise
- Région : Hauts-de-France

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Doter le territoire en solutions de mobilité à son échelle, répondre au manque de services locaux
- Accompagner un report modal de la voiture vers les modes doux pour les déplacements courte distance
- Rendre les zones d'activités propices à la pratique des modes doux

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Adoption d'un plan de mobilité rural en 2019 pour préparer la mise en œuvre de la LOM
- Mise en place de vélos en location moyenne et longue durée : vélos standards, vélos PMR et cargo
- Bonus à l'achat de vélos et vélos à assistance électrique ou vélos cargo (25% du prix d'achat avec un maximum de 250€ ou 400€ respectivement)
- Vélos en libre-service dans deux stations du territoire
- Elaboration d'un schéma directeur cyclable engagée en 2023
- Travail avec le pôle développement économique pour réfléchir sur la sécurisation des itinéraires dans les zones d'activité et pour discuter avec les entreprises du territoire

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Association avec le réseau bus de Compiègne en discussions
- Déploiement des infrastructures cyclables inscrite dans le schéma directeur cyclable

APAIER LES ESPACES PUBLICS EN OUVRANT LES OFFRES DE MOBILITÉ AU PLUS GRAND NOMBRE

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND CAHORS

Le territoire :

- 36 communes – 42 000 habitants
- Ville-centre : Cahors (25 000 habitants)
- Département : Lot
- Région : Occitanie

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Offrir au moins une solution alternative à l'usage individuel de la voiture pour toutes les communes de l'agglomération
- Apaiser le centre-ville de Cahors, pouvoir se réapproprier les espaces de parking, repenser le partage de la voirie
- Répondre à la phrase "On ne peut plus aller dans Cahors.", assurer l'accessibilité de la ville-préfecture
- Étendre les réseaux de transports publics malgré des moyens limités

"Pour répondre aux besoins de déplacement sans la voiture, les trois priorités sont : simplicité, confort et viabilité financière pour le bassin de vie." Serge Munte, Vice-président Transports et Mobilités

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Déployer un service de bus toujours plus fréquent, en connexion avec les entrées de ville et desservant au-delà de la commune de Cahors (communes desservies : Pradines, Arcambal, Cahors)
- Mutualisation des transports scolaires dans la limite des places disponibles malgré les grilles horaires pas toujours adaptées aux salariés, et cela grâce à la prise de compétence sur ces services en 2020
- Intégration tarifaire des services régionaux dans le ressort territorial de la communauté d'agglomération
- Travailler avec les entreprises pour aller au-delà des idées reçues sur la complexité d'usage des transports en commun
- Profiter du renouvellement de la fin de la DSP pour repenser la tarification : entre coût de la billetterie et faible recettes (90 % des usagers autrefois à 1 € par mois), le choix est fait de la gratuité, une formule très incitative dans un contexte de forte compétitivité de la voiture

- Coordonner les services de l'exploitant (marché public aujourd'hui) et de la communauté d'agglomération pour plus de réactivité technique: sans site propre il faut prévoir les manifestations, veiller au respect des horaires, ... de façon générale pour garantir le confort d'usage

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Difficultés à marier besoins de mobilité domicile-travail et transports scolaires, l'offre est limitée et les horaires pour beaucoup inadaptés aux usages des salariés
- Complexité et caractère chronophage des demandes d'aides financières nationales, manque d'enveloppes financières capable de vraiment co-financer le renouvellement du matériel roulant

- Demande de revalorisation salariale des conducteurs difficile à tenir compte tenu des capacités financières, besoins de formation aux métiers des transports

"Il faut aller plus loin dans le financement de l'électrique et de l'hydrogène. Sans aides, réaliser cet objectif implique de supprimer des services dans un contexte où les demandes, elles, croient", Serge Munte, Vice-président Transports et Mobilités

TRANSPORT À LA DEMANDE, QUELLE PLACE DANS LE BOUQUET D'OFFRES ?

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU COTENTIN

Le territoire :

- 129 communes – 179 000 habitants
- Ville-centre : Cherbourg-en-Cotentin (78 000 habitants)
- Département : Manche
- Région : Normandie

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Prévoir une offre de mobilité pour tous les habitants du territoire malgré sa diversité (villes moyennes, périurbain, rural) et son étendue
- Reconfigurer certains espaces publics urbains pour les adapter et en faire des modèles de ville plus agréables et sobres
- Desservir les plus gros employeurs parfois dans le très rural (La Hague avec près de 7 000 emplois, Flamanville, ...)
- Adapter les services aux visiteurs extérieurs, effets saisonniers avec des communes comptant plus de 50% de résidences secondaires

"Notre situation géographique est comme insulaire, très peu de déplacements se font avec l'extérieur du territoire inter-communal. La région vient peu jusqu'à nous, il nous faut assurer tous les besoins de mobilité", Arnaud Catherine, Vice-président en charge des mobilités

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Proposition d'un choc d'offre de transport régulier et TAD dans le périurbain et le rural avec des fréquences multipliées par six
- Projet de BNHS très avancé pour une fin des travaux prévue en mars 2024 : plus de fréquence, plus de capacité et plus de confort (séparé du trafic routier)
- Aménagement de "petits PEM" dans les bourgs en relation avec le programme "Petites villes de demain" pour créer un réseau de nœuds intermodaux de proximité
- Intégration tarifaire des services ferroviaires : passage de 500 à 4 000 voyages mensuels malgré une diminution de l'offre par la région (de 16 à 13 aller-retours quotidiens)
- Mutualisation des transports scolaires et des lignes professionnelles assurées par EDF et Orano
 - * Déploiement d'une offre TAD indispensable au maillage de toutes les communes
 - * Répartition de 513 points d'arrêts : trouver le juste milieu entre bon taux de groupement et maillage suffisamment fin des communes dans le besoin
 - * Segmentation du territoire en 12 secteurs pour cibler l'offre vers des points de rabattement et éviter un mésusage à la manière d'un taxi public que l'intercommunalité ne pourrait pas assurer financièrement
 - * 4 500 à 5 000 déplacements mensuels pour 11 véhicules et de 25 à 30€ par voyage

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Penser que la desserte du rural est chère et adapter les dispositifs de financement en conséquence

"Le rural est coûteux à desservir. Les citoyens qui y vivent sont pourtant les plus dépendants de la voiture encore polluante pour beaucoup", Arnaud Catherine, Vice-président en charge des mobilités

PANEL D'INITIATIVES POUR LA MOBILITÉ SOLIDAIRE ET L'ACCOMPAGNEMENT PERSONNEL AU CHANGEMENT D'HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

RETOUR D'EXPÉRIENCE D'ARTOIS MOBILITÉS

Le territoire :

- 150 communes – 3 communautés d'agglomérations - 653 000 habitants
- Ville-centre : Lens (32 500 habitants)
- Département : Pas-de-Calais
- Région : Hauts-de-France

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Accompagner la mobilité de tous, en particulier celles des ménages précaires non motorisés
- Encourager le recours à des modes de déplacements plus durables à destination de la métropole de Lille et des autres territoires voisins afin de résorber la congestion des réseaux routiers nationaux, départementaux et locaux : forte dimension interterritoriale des déplacements
- Ouvrir les possibles par les services de mobilité pour les habitants isolés

"On attend beaucoup du bassin de mobilité pour mener des actions de front. Il est évident que le projet de services express régionaux métropolitains (SERM) doit être pensé avec les territoires de la couronne périurbaine lilloise", Laurent Duporge, Président du syndicat Artois Mobilités

"La lisibilité des transports est encore un enjeu pour les publics fragile", Alain Dubreucq, conseiller délégué à la mobilité de la communauté d'agglomération de Lens-Liévin

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Déployer une offre de transport hiérarchisée allant des lignes Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) capacitaire et de Train Express Régional (TER) accessible sans surcoût pour l'utilisateur grâce à l'intégration tarifaire, à la desserte fine des communes moins denses par du Transport à la Demande (TAD). Porter les projets de PEM pour maîtriser tous les aspects du projet : information voyageur multimodale, ajout de services en fonction de la place disponible, intégration des modes actifs, réflexions autour des questions d'exploitation (implantation de toilettes réservés aux conducteurs de bus...)
- Accompagner les gestionnaires de voirie dans le déploiement des infrastructures cyclables (schéma cyclable, ingénierie technique, guide de recommandations) et déployer des services à destination des cyclistes sur les lieux d'intermodalité (location de vélos, stationnement sécurisé, etc.)
- Mener un panel d'actions différenciées en fonction des publics visés :

- * Personnes en situation de handicap : stratégie de mise aux normes des quais et bus sous forme de schéma directeur, mise en place d'une tarification spéciale pour les titulaires de la carte CMI et leurs accompagnants, gestion des réparations des rampes escamotables directement par le délégataire pour garantir une meilleure accessibilité aux PMR, initiative "l'école du bus" afin d'acquiescer les réflexes à avoir à bord d'un bus au cours d'un voyage
- * Demandeurs d'emploi : passerelle informatique entre les agences de vente de titre et Pôle emploi afin d'éviter les aller-retours dans les démarches d'abonnement pour les bénéficiaires de réductions
- * Habitants des quartiers politique de la ville (QPV) : échanges avec les habitants pour identifier les problématiques nouvelles et développer des solutions adaptées (autopartage, implantation de DAT de proximité...)

Scolaires : accompagnement à la mobilité (programme "A + dans le bus") pour renseigner les collégiens sur les offres de transport et les inviter à utiliser les transports en commun durant leur scolarité

"C'est un ensemble de dispositifs ciblés qui forme la stratégie sur les mobilités inclusives", Laurent Duporge, Président du syndicat Artois Mobilités

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Manque de financements pour les projets et complexité des démarches pour disposer d'un financement de projet : l'extension de 13 km à 20 de la ligne BHNS hydrogène fait appel à trois appels à projets différents (un pour le matériel, un pour l'infrastructure, un pour la station de production d'hydrogène)
- Le PAMS devrait permettre d'aller plus loin dans les démarches de mobilité solidaire en développant des partenariats, l'évaluation intermédiaire du PDU permettra de mettre à jour le plan d'actions du document sur la base des initiatives portées ou soutenues par le syndicat
- Développer le programme "A + dans le bus" en le diffusant de manière plus efficace (près de 80 collèges obligent à "industrialiser" la démarche)

"Multiplier les dispositifs d'accompagnement personnalisé à la mobilité est l'axe majeur à suivre, encore faut-il disposer des moyens pour mieux déployer les offres", Alain Dubreucq, conseiller délégué à la mobilité de la communauté d'agglomération de Lens-Liévin

MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME D'INFORMATION ET DE BILLETTIQUE INTÉGRÉ (DIT "MAAS")

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE MULHOUSE ALSACE AG- GLOMÉRATION

Le territoire :

- 39 communes – 283 000 habitants
- Ville-centre : Mulhouse (108 000 habitants)
- Département : Haut-Rhin
- Région : Grand Est

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Accompagner le report modal et inciter à l'usage de solutions de mobilités plus sobres que l'usage individuel de la voiture
- Explorer les nouveaux métiers de l'information, du marketing et de la digitalisation
- Dépasser la réflexion de la mobilité par mode de déplacement, en silo

"La loi NOTRe a rendu les régions plus distantes des bassins de vie. Notre mission est d'adapter les offres pour qu'elles répondent des enjeux fins", Yves Goepfert, Vice-président Transports Mobilité

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Simplification de l'usage des transports, déploiement d'un MASS :
 - * Gestion ergonomique pour un dispositif en profondeur : billettique interopérable, information multimodale, abonnements, possibilité d'ajouter de nouveaux services, suivi de consommation...
 - * Outil d'incitation à la mobilité en commun : formule de points de fidélité, de parrainages...
 - * En faire un outil de mesure de pratiques multimodales et intermodales pour servir la politique d'offre
 - * Besoin de construire une confiance mutuelle entre fournisseurs de services pour que la concurrence des marchés publics ne gangrène pas le besoin de s'articuler pour l'intermodalité
 - * Penser à segmenter l'interface numérique pour en faire un outil évolutif
- Raisonner à l'échelle de l'aire de déplacement de Mulhouse, équivalente au département du Haut-Rhin, en élaborant un schéma directeur des déplacements, équivalent du COM à venir

- Porter un réseau express d'itinéraire vélos par la constitution d'une armature de voies cyclables principales
- Approfondir les services de transport existants en articulation avec les offres régionales

"L'intercommunalité est le chef d'orchestre des outils multimodaux d'information, elle est nécessaire aux liens entre fournisseurs de services pour simplifier la multimodalité", Yves Goepfert, Vice-président Transports Mobilité

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Valoriser encore l'expérimentation de services et d'information voyageur pour gagner en solutions opérantes de mobilité
- Simplifier les logiques de mandat pour les rétributions financières pour les opérateurs présents sur le MAAS : réglementations sur les fonds publics juridiquement décomposable mais informatiquement complexe à mettre en œuvre

"Penser l'information voyageur pour qu'elle devienne incitative des transports en commun implique d'intégrer de nouveaux métiers, des compétences sociales, commerciales sans lesquelles le changement d'habitudes de déplacement est limité", Yves Goepfert, Vice-président Transports Mobilité

PORTAGE DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL PAR L'INTERCOMMUNALITÉ

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE

Le territoire :

- 24 communes – 88 000 habitants
- Centre-ville : Auray (14 000 habitants)
- Département : Morbihan
- Région : Bretagne

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Faire face à l'engorgement routier de la frange littorale et de la presqu'île de Quiberon (RN 165)
- Désenclaver les systèmes de petits hameaux en retrait du territoire côtier
- Mettre en lien tous les territoires côtiers par des solutions de transport en commun cadencé

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Déployer le schéma directeur cyclable en vigueur en faisant face à la problématique de l'emprise foncière des nouveaux aménagements : se porter maître d'œuvre pour les communes
- Projet de renforcement de la liaison ferroviaire du pôle métropolitain "Bretagne Sud" par un choc d'offre avec le statut de SERM
- Schéma de covoiturage en cours d'élaboration : convention avec une association locale qui anime la pratique, extension des aires préalablement déployées par le département
- Adaptation des lignes de car et TAD régionales, discussions sur les tracés pour plus d'attractivité et de concurrence avec l'usage de la voiture
- Aide à l'achat de vélo à assistance électrique
- Le pôle d'échange multimodal (faciliter l'intermodalité, réaménager la ville, garder la desserte TGV) :
 - * Service inclus : TGV, TER, TAD, lignes régulières et scolaires régionales, ligne Auray bus en redimensionnement, espaces vélo sécurisés, aires taxis, bornes de recharge pour véhicules électriques
 - * Service à venir : identification d'espace pour le covoiturage, autopartage, commerces

* Avantages de l'intercommunalité au pilotage : compétence pour les projets supra communaux mais en relation directe avec les communes compétentes en voirie et capacité financière et ingénierie supérieure à la commune d'Auray

* Méthode : prendre le temps sur le contrat de pôle préalable pour associer tous les acteurs et prévenir toutes les ambitions qui pourraient s'ajouter (Région, SNCF...), travail avec un interlocuteur dédié dans chaque structure pour une connaissance fine du dossier, porter un projet foncier complet en termes de possibilités de services et y ajouter les services ensuite, de manière progressive

* Organisation de concertation pour proposer un outil en lien avec les spécificités du territoire et pour susciter l'adhésion des financeurs

* Animations et marchés de plein vent sur la place de la gare, nouvelle centralité en construction

"Porter la réalisation d'un pôle d'échange multimodal est un acte fédérateur qui a permis à tous les acteurs de la mobilité d'identifier la communauté de communes et d'ouvrir à des liens de coordination plus forts", Fabrice Robelet, 1^{er} Vice-président délégué aux infrastructures, aux mobilités et aux ressources humaines

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Rigidité des services de l'Etat sur l'aménagement d'espace semi-naturel en infrastructures cyclables (loi littorale et zones NATURA 2000) : difficulté à marier deux dispositifs suivant pourtant le même objectif de préservation de l'environnement
- Travail sur l'embarquement des vélos dans les trains pour assurer les continuités avec les haltes ferroviaires sans vélo libre-service

POLITIQUE VÉLO ET SOLUTIONS D'INTERMODALITÉ VÉLO/BUS

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ INTER-COMMUNALE DES VILLES SOLIDAIRES

Le territoire :

- 6 communes – 182 000 habitants
- Ville-centre : Saint-Pierre (84 000 habitants)
- Département - Région : La Réunion

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Doter la ruralité, l'ex-centralité de solutions de mobilité, déployer des solutions dans six territoires très disparates
- Faire face à la congestion routière et augmenter la part du transport en commun (aujourd'hui à 7%)
- Assurer un équilibre entre services et capacités financières

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Déployer un réseau de bus sur plusieurs plans : 15 lignes de force dont un site propre littoral, 55 lignes de maillage fin, des services de scolaires et périscolaires mutualisés
- Disposer d'un panel large de solutions cyclables pour accompagner tous les coins du territoire
 - * 2 000 vélos et vélos électriques en location longue durée, 1 300 personnes sur liste d'attente
 - * Vélos et vélos électrique en libre-service (VLS) : enquête montre qu'usage majoritaire pour du domicile travail, déployé dans les PEM, les parkings et les centres-villes et centres-bourgs
 - * Sas vélos dans tous les bus grand gabarit, 3 places par véhicule
 - * Equipement des toutes les écoles d'accroches vélos en surface déployées depuis 2012
 - * Stations de VLS dites "légères": pas de recharge en station pour trois avantages : flexibilité dans le déploiement, coût moindre à la construction ou au déplacement de station, création d'emploi sur le rechargement batterie
 - * Identification, signalisation et cartographie d'itinéraires vélos distincts des grands axes routiers pour changer les regards sur l'usage de

ce mode de transport au quotidien

- * Deux avantages au vélo pour la gestion des politiques de mobilité : un effet visuel fort qui entraîne lui-même son essor et donne à voir les dispositifs d'accompagnement des mobilités dans tous les quartiers, un coût environnemental et financier moindre par rapport aux services de transports en commun classique (ligne de bus)

- Expérimentation de l'autopartage sur un quartier NPNRU de Saint-Pierre
- Détention en propre de l'ensemble des matériels d'exploitation pour inciter plus d'opérateurs à répondre aux appels d'offre en Outre-mer et avoir les bénéfices de la mise en concurrence
- Délivrance de titres gratuits pour les personnes en stage d'insertion par le Plan local d'insertion (PLI) et réflexions avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire
- Déploiement d'outils de statistique fine pour un redéploiement ciblé des services

"2 000 vélos c'est autant de voiture en moins" Michel Fontaine, Président

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Fort enjeu financier pour la flotte de 150 bus qui date de 2012. Expérimentation des Blue bus hydrogène mais besoins fort de subvention pour pouvoir respecter les normes bas carbone
- Programmes de financement insuffisants pour les matériels vélos pour la location longue durée
- Sur les infrastructures cyclables, la CIVIS n'a pas la compétence voirie, elle est cantonnée à la programmation des itinéraires qui n'est pas toujours suivie de réalisation.

DÉPLOIEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE SOLIDAIRE EN TERRITOIRE RURAL

RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES MONTS DU LYONNAIS

Le territoire :

- 32 communes – 35 000 habitants
- Département : Rhône / Loire
- Région : Auvergne-Rhône-Alpes

Les enjeux de mobilités identifiés :

- Proposer des solutions adaptées, alternatives à l'usage individuel de la voiture dans un territoire de moyenne montagne
- Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire, proposer des solutions durables, dans l'ambition d'être territoire à énergie positive à horizon 2050
- Donner à chacun l'accès à la mobilité pour lutter contre l'isolement et pour accéder à la formation, l'emploi, les services

"Pour réduire les inégalités et aller vers l'équilibre territorial, il faut garantir un accès facilité à la mobilité pour tous.", Jérôme Banino, Vice-président délégué à l'urbanisme, l'habitat et au transport

Les défis et solutions mises en œuvre :

- Reprendre et étendre les services de TAD solidaire auparavant organisés par les deux intercommunalités du département du Rhône, et dont l'origine est issue d'un service de TAD géré par le Département jusqu'en 2015.
 - * S'appuyer sur les mairies pour le retrait et dépôt des dossiers d'inscription et pour l'identification des publics dans le besoin (aucun moyen de déplacement dans le foyer, des conditions de ressources très modestes, personnes âgées, bénéficiaires du RSA, personnes en formation professionnelle, personnes en situation de handicap ou d'invalidité...)
 - * Simplifier les procédures : envoi à l'usager de la liste de contacts des taxis conventionnés, d'un carnet de 10 tickets mensuels et du règlement de fonctionnement précisant notamment les points d'arrêts (sur le territoire de la CCMDL, mais également des points d'arrêt extérieurs : gare, pôle de santé, commerces...) : coût pour l'usager de 2€ par trajet
 - * Rendre flexible le service : par exemple, 4 personnes en insertion professionnelle à l'ESAT bénéficient de 15 trajets ; accès à des soins sur une période donnée bien qu'en possession d'un véhicule ...

* Assurer un déploiement ciblé : un comité d'arbitrage composé de quatre élus décide de l'inscription de bénéficiaires ne respectant pas tous les critères mais ayant fait la demande

* Dans les faits, usage principalement pour des raisons de santé, pour faire les courses et pour visiter famille ou amis et plus occasionnellement pour des loisirs.

- Etude d'opportunité et de faisabilité pour le développement de solutions de mobilités partagées (covoiturage et autopartage), en cours à l'échelle de SYTRAL Mobilités

- Porter l'élaboration d'un schéma directeur cyclable, et s'appuyer sur les moyens de SYTRAL Mobilités mis à disposition des intercommunalités pour le dimensionnement d'un projet de location longue durée de vélos à assistance électrique ou en libre-service...

- Participation à l'étude de restructuration des lignes de transport interurbaines de SYTRAL Mobilités : faire remonter les besoins spécifiques du bassin de vie, donner son avis sur les propositions

- Animer, et être territoire d'expérimentation d'une initiative de développement de véhicules légers intermédiaires (cyclo logistique, ...) pour les professionnels, envisager d'en faire un service partagé

Les pistes d'amélioration et les points de blocage :

- Travail d'expertise du transport social en cours grâce aux moyens d'assistance technique de SYTRAL Mobilités pour faire évoluer le service transport social (TSMDL) et proposer des offres complémentaires adaptées notamment aux besoins de personnes en insertion socio-professionnelle (trajets réguliers, horaires spécifiques ...). (passage de 140 inscrits en 2019 à 240 aujourd'hui pour un coût de 200 000€ par an)
- Engager la démarche de planification des actions communes en matière de mobilité solidaire (PAMS) *"Il faut que ça avance ! Face à la hausse des demandes sur le TAD, on s'associe avec l'expertise du SYTRAL pour étudier des solutions complémentaires devenues nécessaires aux besoins de notre territoire.", Jérôme Banino, Vice-président délégué à l'urbanisme, l'habitat et au transport*

INTERCOMMUNALITÉS — DE FRANCE —

ENTRETIENS ET REDACTION

Clément Peyrilles, chargé de mission Mobilités, Intercommunalités de France

PILOTAGE

Floriane Boulay, directrice générale, Intercommunalités de France

Carole Ropars, responsable pôle Environnement Aménagement, Intercommunalités de France

Arthur Le Moal, responsable Affaires institutionnelles, Transdev

SUIVI EDITORIAL / MISE EN PAGE / CRÉDITS PHOTOS

Mathilde Lemée, chef de projets évènementiels, coordanitrice éditoriale des études, Intercommunalités de France

Deteetarkan / Richard Villalonundefined undefined / mrced1



INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

www.intercommunalites.fr

TRANSDEV

www.transdev.com/fr