

AVIS

10 décembre 2020

ORIENTATIONS DE LA RÉGION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS A L'ÉCHELLE DE LA NORMANDIE

Le Rapporteur : M. Patrick MOREL

Résultat du vote :
110 POUR
3 ABSTENTIONS



La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, renforce le rôle de la Région dans la gouvernance des mobilités, à la suite de la Loi NOTRe du 7 août 2015 qui avait transféré à la Région la compétence transports interurbains et scolaires (auparavant exercée par les Départements) et l'avait rendue cheffe de file en matière de mobilités et d'intermodalité.

Dans le cadre de la LOM, la Région devient AOMR (Autorité organisatrice de la mobilité régionale), et les communautés de communes ont la possibilité de se saisir de la compétence d'AOM (Autorité organisatrice de la mobilité), déjà exercée par les communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles. L'objectif poursuivi par la LOM est de couvrir l'ensemble du territoire par des AOM. Les communautés de communes doivent se prononcer d'ici au 31 mars 2021 (pour une prise de compétence au plus tard le 1^{er} juillet). A défaut, la compétence sera exercée par la Région. Dans ce cadre, la Région doit définir, en coordination avec les AOM, EPCI, Départements... des **bassins de mobilité**, c'est-à-dire « l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent ». Les bassins de mobilités peuvent comprendre un ou plusieurs EPCI, et se structurent en général autour d'un pôle d'attractivité. Au sein de ce périmètre, est établi un « **contrat opérationnel de mobilité** » (ce dernier regroupe obligatoirement AOM, syndicats mixtes de type SRU, Départements, gestionnaires de gares et PEM – Pôles d'échanges multimodaux – et peut associer EPCI, une Région limitrophe ou tout autre partenaire).

L'objectif du présent projet de délibération est de définir les orientations régionales pour la mise en œuvre de la gouvernance des mobilités à l'échelle du territoire normand. Le rapport précise d'une part comment la Région envisage d'accompagner les collectivités et les nouvelles AOM, notamment au travers d'une « offre socle » de transport, et, d'autre part, la façon dont elle entend coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle du territoire régional, notamment au travers des futurs contrats opérationnels de mobilité.

2

En premier lieu, la Région indique dans le rapport qu'elle « *encourage (...) les communautés de communes à se saisir* » de la compétence d'AOM, en précisant que la date du 31 mars constitue avant tout une décision de principe qui ne les oblige pas à mettre en place de nouveaux services dans l'immédiat. La Région précise sa volonté d'accompagner les intercommunalités dans l'exercice de cette compétence, notamment à travers l'appui de l'ANBDD (Agence normande de la biodiversité et du développement durable). Que les communautés de communes fassent ou non le choix d'exercer la compétence, une « offre socle » en matière de mobilités sur le territoire régional continuera à être déployée. Il s'agit de l'offre actuelle, qui comprend les transports ferroviaires, les transports interurbains et scolaires, parfois du TAD (transport à la demande) et des services de covoiturage (Nomad covoiturage), ainsi que différentes formes de soutien, financier et technique, apporté par la Région (soutien aux investissements en faveur des PEM – Pôles d'échanges multimodaux – et des infrastructures et équipements cyclables, ingénierie, etc.).

En second lieu, la Région établit actuellement, en concertation avec les intercommunalités, une cartographie des bassins de mobilité, qu'elle soumettra aux EPCI, avant son adoption en 2021. Il s'agira ensuite d'élaborer un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ces contrats ont vocation à organiser et traiter des différentes formes de mobilité et intermodalité (desserte, horaires, tarification, information, répartition des points de vente...); création et aménagement des PEM et aires de covoiturage ; gestion des situations dégradées...

Le rapport inspire quelques commentaires au CESER. Il est tout d'abord à noter que le législateur a rendu possible une prise de compétence par les communautés de communes, et non un *transfert* de compétences, avec des moyens financiers l'accompagnant. Une des grandes limites régulièrement soulignée sur la LOM tient ainsi dans le fait qu'elle ne prévoit pas de ressources financières nouvelles pour les collectivités qui feront le choix d'exercer cette compétence. Plus précisément, seules les communautés de communes qui mettront en place des services réguliers de transport de voyageurs, pourront lever le versement mobilité auprès des entreprises du territoire. Or, la mise en place de ce type de service apparaissant complexe et coûteuse dans les territoires peu denses, la plupart de ces derniers ne devraient bénéficier d'aucune ressource nouvelle pour favoriser les mobilités actives, partagées ou solidaires.

La prise de compétence par les communautés de communes doit ainsi avant tout leur permettre d'exercer une compétence de proximité, au plus près des besoins et en partenariat avec la Région, notamment sur les modes actifs et partagés. L'établissement de bassins de mobilité, identifiant les besoins et modes de déplacements au-delà des frontières administratives, apparaît comme une opportunité afin de favoriser les correspondances et la coordination entre les différents modes (ferroviaires, interurbains et scolaires, urbains, partagés, actifs...), dans une perspective d'intermodalité visant à favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les autres modes, et plus largement à apporter des solutions de mobilité au sein des territoires, périurbains et ruraux en particulier. A cet égard, le CESER souligne ainsi le besoin d'un accompagnement fort de la Région, au plan technique comme en termes de soutien aux investissements (infrastructures cyclables, intermodalité, modes partagés), tout comme des Départements (s'agissant des aires de covoiturage ou des pistes cyclables).

En conclusion, le CESER prend acte du rapport sur les Orientations de la Région pour la mise en œuvre de la gouvernance des mobilités à l'échelle de la Normandie.

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Jean-Pierre GIROD

Au titre de personnalité qualifiée au titre de l'environnement

Par rapport au sujet, la problématique est que les EPCI ne correspondent pas au bassin de vie. Si on prend l'exemple de la métropole, on peut s'apercevoir qu'il y a des bus par exemple de la métropole qui passent dans des communes qui ne sont pas dans son intercommunalité et qui ne s'arrêtent pas. D'autre part, on peut aussi avoir des trains puisqu'il y a une volonté de faire des RER normands sur les agglomérations de Rouen et de Caen, et là aussi on va buter, c'est qu'on ne sera pas sur les mêmes espaces administratifs. Donc là il faut une vraie volonté régionale pour harmoniser et faire en sorte que les dessertes urbaines soient les plus efficaces possibles et puissent permettre de ramasser tout le monde.

Et le fait que les EPCI soient conviés à mettre en place la taxe transport permettra qu'ils puissent financer ces services, mais en organisant correctement sur des espaces entre intercommunalités et je crois que c'est là la grande difficulté que l'on va avoir dans le futur.