



COMPTE-RENDU

Journée Rencontre / Territoire de projet et Mobilité
19 et 20 Mai 2020, visioconférence

La première journée rencontre de 2020 a été organisée par l'ANPP, en partenariat avec le CNFPT, sur le thème de la mobilité en milieu rural. Ces deux matinées ont permis de riches échanges entre la centaine de participants et les intervenants.

[Enregistrement vidéo de la journée 1 >>](#)

[Enregistrement vidéo de la journée 2 >>](#)

Toutes les présentations PowerPoint, ainsi que les captures vidéos des différents intervenants sont consultables sur le [site de l'ANPP >>](#).

Ordre du Jour

I – Journée 1

A - Le nouveau cadre de la mobilité, instauré par la LOM

B - France mobilité : présentation

C – Retour d'expériences : Le Territoire de projet devient AOM (Lunévillois)

II – Journée 2

A - La mobilité ferroviaire du quotidien et les réponses de la SNCF

B - Les mobilités partagées de demain, focus sur le covoiturage

C - Retour d'expériences : La mobilité en réciprocité (Pays de Retz / Nantes M)

D - Retour d'expériences : Le plan vélo (Pays Thur Doller)

Matinée 19 Mai 2020

A - Le nouveau cadre de la mobilité instauré par la LOM ([présentation >>](#))

Benjamin MARCUS, Directeur juridique et Nancy ARTHOUZOL, juriste, GART

Le GART est né à la suite des premières lois de décentralisation, l'objectif était d'avoir une structure qui puisse mettre en réseau les collectivités, portant la compétence transport, et les représenter. Ce groupement fonctionne à l'aide de groupes de travail, chaque groupe étant dédié à un sujet.

Dans le cadre de la loi LOM, le GART a pris part aux discussions avec le Ministère, au même titre que de nombreuses associations d'élus.

Plusieurs objectifs sont poursuivis par ce texte :

- Faciliter les transports du quotidien : plus propres et moins coûteux
- Répondre à l'urgence environnementale
- Couverture totale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité dans le but de sortir de la dépendance automobile (suppression des zones blanches)
- Favoriser les nouvelles mobilités

Les PETR dans la LOM :

- Syndicats mixtes fermés, ouverts, PETR peuvent être AOM en cas de transfert de la compétence par les EPCI. L'exercice de cette compétence se fait à la carte, les AOM peuvent décider d'organiser tout ou parti d'une liste de services
- Les intercommunalités doivent prendre la décision du transfert avant le 31 mars 2021, si elles ne s'en saisissent pas, c'est la région, qui dispose du statut d'AOM qui exercera la compétence sera AOM

- Pour mettre en place le versement mobilité, il est nécessaire d'organiser au moins un service de mobilité régulier de transport public. Le VM peut concourir à toute dépense d'investissement ou de fonctionnement

- Le Forfait mobilité durable encourage l'utilisation des mobilités douces / partagées / actives ([retrouver la note explicative de l'ANPP >>](#))

B – France Mobilités : mode d'emploi ([présentation>>](#))

David CAUBEL, Directeur Innovations et Territoires, France Mobilités

La plateforme France Mobilité, est née au lendemain des Assises de la Mobilité, avec pour ambition de porter à connaissance les innovations (pas uniquement technologique), en terme de mobilité, mises en place dans les territoires.

Un plan d'action en 6 axes, établit la stratégie complète de FM, visant aussi bien à faciliter le parcours des porteurs de projet innovants, qu'à étoffer les ressources en ingénierie dans les zones peu denses.

L'appel à projet TENMOB a été présenté, se déroulant en ce moment, son objectif est de valoriser et de permettre d'expérimenter des nouvelles solutions de mobilité avec une subvention accordée aux lauréats, pouvant atteindre 50% de l'enveloppe du projet (à hauteur de 100000 euros maximum). Les candidats non-lauréats sont renvoyés là où il y a des possibilités de financements.

C – Retour d'expériences : Le Territoire de projet devient AOM ([présentation >>](#))

Odile BEGORRE-MAIRE, Directrice, Pays Lunévillois

Depuis le 1^{er} Janvier 2018, le Pays du Lunévillois est devenu AOM, en premier lieu en tant que territoire d'expérimentation de la loi LOM où seulement un des EPCI du territoire portait la compétence. Les élus du territoire, lors de la recomposition des intercommunalités, ont choisi le syndicat mixte, aujourd'hui PETR, comme périmètre pertinent pour assurer cette compétence. Deux études ont alors été lancées, afin de s'assurer que si le Pays devenait AOM, il pourrait financer toutes les actions. A l'issue de ces deux études, un AMO a été recruté pour travailler sur des scénarios, en tentant d'apporter des réponses sur 3 points (juridique, technique, financier). Le scénario retenu a validé la prise de compétence à l'échelle et par le Pays.

Aujourd'hui, les fonds collectés par le Pays du Lunévillois, en tant qu'AOM, permettent de mettre en place le versement transport. D'autant plus que la LOM a apporté une réelle opportunité en autorisant la différenciation de ce taux sur l'ensemble du territoire où il existe une offre inégale de services. Ce qui a permis de dégager de l'investissement pour mettre en place d'autres actions (développement du TAR, travaux autour des gares...)

En Janvier 2019, le territoire a été labélisé par France Mobilités, permettant la mise en place d'expérimentations sur le territoire : covoiturage, autopartage, mobilité solidaire, illustrant le bouquet de solutions à développer dans ce territoire peu dense.

Matinée 20 Mai 2020

A - La mobilité ferroviaire du quotidien ([présentation >>](#))

Astrid MAILLARD, Responsable des Nouvelles mobilités, et Christophe ROMANET, Responsable du département du développement de la mobilité à la direction générale TER, Groupe SNCF

La problématique du transport TER est le trajet dans sa globalité, d'assurer les continuités, d'où l'intérêt de travailler étroitement avec ceux qui proposent des solutions de transport en amont et en aval.

La nouvelle segmentation de l'offre, chez TER :

- **CITI** : trains qui assurent une certaine fréquence, que l'on retrouve davantage en milieu urbain. L'enjeu avec cette gamme est de travailler sur la modernisation de l'image, afin de faciliter le report modal vers ce mode de transport (qui souffre aujourd'hui d'une image lenteur et d'inconfort)
- **Krono** : trains rapides qui relient les grandes métropoles entre elles. L'agrandissement des régions a représenté un fort enjeu, notamment d'accélération des dessertes, pour cette gamme : comment rapprocher les anciennes capitales régionales ? L'enjeu ici porte davantage sur les recettes avec la fidélisation de nouveaux clients.
- **Proxi** : trains au plus proches des territoires. L'enjeu est de conserver au maximum les petites lignes, et si ce n'est pas possible de travailler sur une desserte en autocar. L'ouverture à la concurrence de certaines régions oblige la SNCF à repenser son modèle économique vis-à-vis de ces lignes. L'enjeu est de voir comment baisser les coûts de production.

Une nouvelle offre de stop-connecté a été mise en place, il s'agit d'un service qui permet aux clients de faire du covoiturage de manière spontanée, sans réservation. Le service est développé pour le moment en Auvergne-Rhône-Alpes, et prochainement dans les Hauts-de-France (dans les ZA afin de faciliter le rabattement vers les gares).

La SNCF a également mis en place une solution d'autopartage avec Oucar (location de voitures entre particuliers), qui peut être utile en zones peu denses.

L'offre développée par le SNCF cherche à s'articuler avec les solutions déjà existantes, L'enjeu fort est d'avoir le maximum de solutions visibles qui permettent le dernier km.

D'autres réflexions sont en cours afin de développer cette intermodalité à faibles coûts, notamment le taxi collectif, garantissant aux sociétés de taxi un taux de remplissage plus important et aux passagers un coût moins important que de louer une voiture. La SNCF souhaite lancer une expérimentation sur le sujet.

B - Les mobilités partagées de demain, focus sur le covoiturage ([présentation >>](#))
Chloé NOUAL, Responsable Affaires Publiques, CertiNergy

Le scope des mobilités partagées est très large, et les pratiques hétérogènes en fonction des territoires. Ce sont des mobilités assez neuves, donc peu industrialisées. Les modèles économiques restent à trouver, car les coûts de ces mobilités restent pour le moment très importants. La LOM a pour objectif de permettre le développement de ces mobilités, par exemple avec le forfait mobilité durable.

Le covoiturage aujourd'hui est une pratique qui reste peu développée en France d'où la volonté du Gouvernement et de l'ADEME de le développer (la part faite en covoiturage dans les trajets domicile-travail pourrait se multiplier par 3).

Présentation rapide du programme CEE AcoTE, porté conjointement par CertiNergy, La Roue Verte et l'ANPP ([voir la plaquette de présentation du programme AcoTE >>](#)).

C – Retour d'expériences : La mobilité en réciprocité ([présentation >>](#))
Hughes BAUDRY, Directeur, Pays de Retz

L'inscription de la mobilité au sein du contrat de réciprocité Pays de Retz / Nantes métropole est liée à différents enjeux :

- Le maintien de l'aéroport Nantes-Atlantique en Sud Loire, au sein du Pays de Retz, encourageant ainsi les élus de la métropole à travailler avec les territoires de sud Loire
- Des flux importants entre la métropole et le Pays de Retz générés par les trajets domicile-travail

La structuration des politiques publiques de mobilité de ces deux territoires était assez différente. Nantes Métropole a réalisé son PDU, qui est aujourd'hui à réviser, le Pays de Retz est en pleine structuration de ces politiques et ne dispose pas encore de document dédié.

La mobilité est inscrite comme un enjeu fort de ce contrat illustrant des volontés de coopérations, sans qu'aucune action n'ait été inscrite lors de son élaboration.

Plusieurs pistes sont en réflexion. Deux chantiers sont en cours en ce moment :

- Etude conjointe sur l'accessibilité de l'aéroport ; les élus du Pays défendant une halte ferroviaire voire une gare à l'aéroport
 - Etude sur les pénétrantes en cours, qui sont impactées par les trajets domicile-travail.
- A l'issue de cette étude, l'enjeu pour le territoire est d'expérimenter différentes solutions.

L'idée étant d'avoir une porte d'entrée unique (application commune...) pour une meilleure lisibilité auprès des usagers. Dans ce sens, il est prévu que les intercommunalités du Pays intègrent le schéma directeur de Nantes Métropole.

D – Retour d'expériences : Le plan vélo en Alsace ([présentation >>](#))

Alexandre MARGUERY, Responsable Urbanisme Aménagement, Pays Thur Doller

Le Pays Thur Doller est influencé par des logiques métropolitaines tout en disposant d'une part importante de zones montagneuses. Développer les modes doux est une ambition du Pays depuis plusieurs années. C'est pourquoi le territoire a développé le défi "*Au boulot, j'y vais à vélo*", qui invite à encourager la pratique du vélo pour les salariés des entreprises du territoire sur un mois dans l'année. Chaque année de plus en plus d'entreprises y participe, illustrant le potentiel et la volonté des citoyens pour cette pratique. Ce défi a permis de mettre en évidence les problématiques rencontrées par les usagers et les entreprises pour l'utilisation du vélo : manque d'infrastructures (parking), aménagements dédiés (voies cyclables).

En partant de ce constat, le territoire s'est lancé dans un plan vélo ambitieux. Lauréat de l'APP Plan Vélo de l'ADEME en 2018, le territoire a trouvé des financements pour lancer le schéma directeur vélo.

Une réflexion est en cours au sein du Pays, afin de rapprocher ce schéma du PCAET pour réduire les émissions de GES et la pollution atmosphérique, ainsi que du SCoT, pour une irrigation plus complète du territoire sur les déplacements en vélo.