

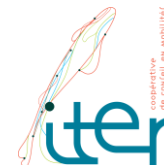


ETUDE POUR LA FAISABILITE JURIDIQUE, FINANCIERE ET TECHNIQUE D'UNE OU PLUSIEURS AOM SUR LE PERIMETRE DU SCOT DE LA VALLEE DE L'ARIEGE

Benchmarking prise de compétence transport mobilité



Groupement
iter / CALIA CONSEIL



Préambule

- Ce document présente la gouvernance de cinq collectivités/EPCI en matière de mobilité:
 - 4 qui ont fait le choix de prendre la compétence transport
 - 1 est en cours de réflexion sur cette prise de compétence.
- Ces exemples couvrent des territoires relativement étendus qui comprennent entre 50 000 et 130 000 habitants. Ces territoires restent à dominante périurbaine/rurale mais polarisés par de grandes agglomérations à proximité.
- La mobilité des habitants est en partie interne, mais aussi orientée vers des métropoles ou agglomérations proches.
- Les responsables « transport / mobilité » de ces EPCI ont été interrogés et le syndicat SCoT de la Vallée de l'Ariège les remercie d'avoir consacré le temps nécessaire pour partager leur expérience.
- Le document présente une monographie de ces cinq collectivités en matière de mobilité, puis une brève synthèse conclusive.

Monographie prise de compétence/réflexion



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY
(ST2B)



SM DES 4 COMMUNAUTÉS DE COMMUNES



le réseau qui rapproche



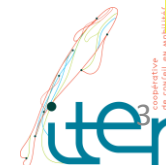
CC DU PAYS DE LUNEL



CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT

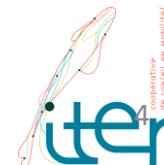


CA GAILLAC-GRAULHET



SCOT Vallée de l'Ariège

SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)

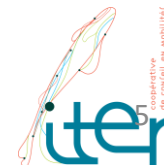
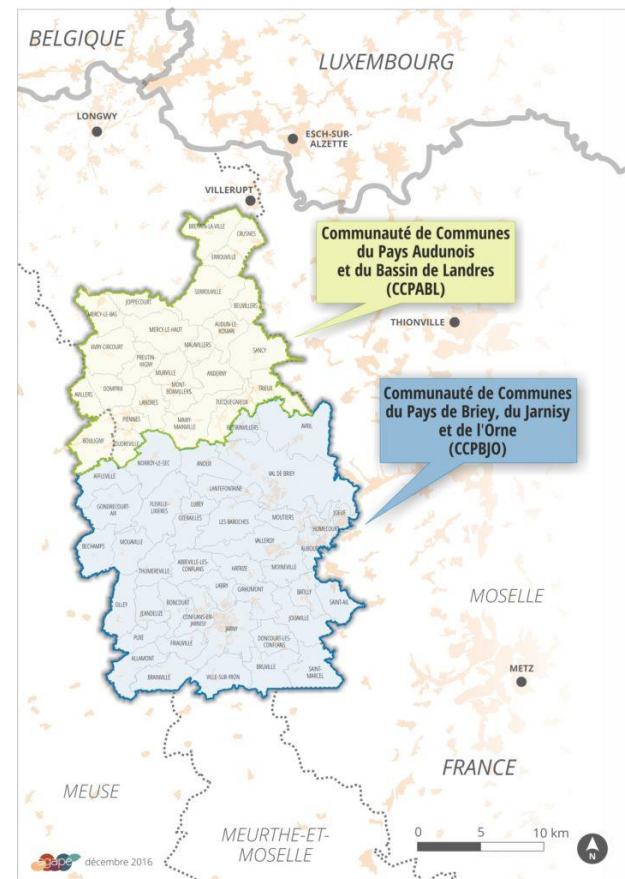


SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Fiche Signalétique

- ☐ **Date de création et historique:** créé en novembre 2013 pour mettre en place un projet de territoire sur le ressort territorial des 5 anciennes collectivités regroupées aujourd'hui en deux Communautés de Communes:
 - ☐ Orne Lorraine Confluences (OLC, ex-CCPBJO) et
 - ☐ Cœur du Pays Haut (CC.CPH ex-CCPABL).
- ☐ **Composition :** 67 communes
- ☐ **Population :** 78 000 (INSEE 2016)
- ☐ **Compétence mobilité :** Le ST2b devient AOM en Octobre 2014 avec prélèvement du Versement Mobilité en janvier 2015, mais le transfert de compétence n'a eu lieu qu'en septembre 2015 (phase transitoire où l'organisation/la gestion/le financement sont conservés par les Départements (CD54 et CD55)).
- ☐ **SCOT sur le territoire:** SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan plus large que le ST2B (155 000 habitants) approuvé en 2015. Le SCOT a valorisé le ST2b créé pour desservir le territoire.

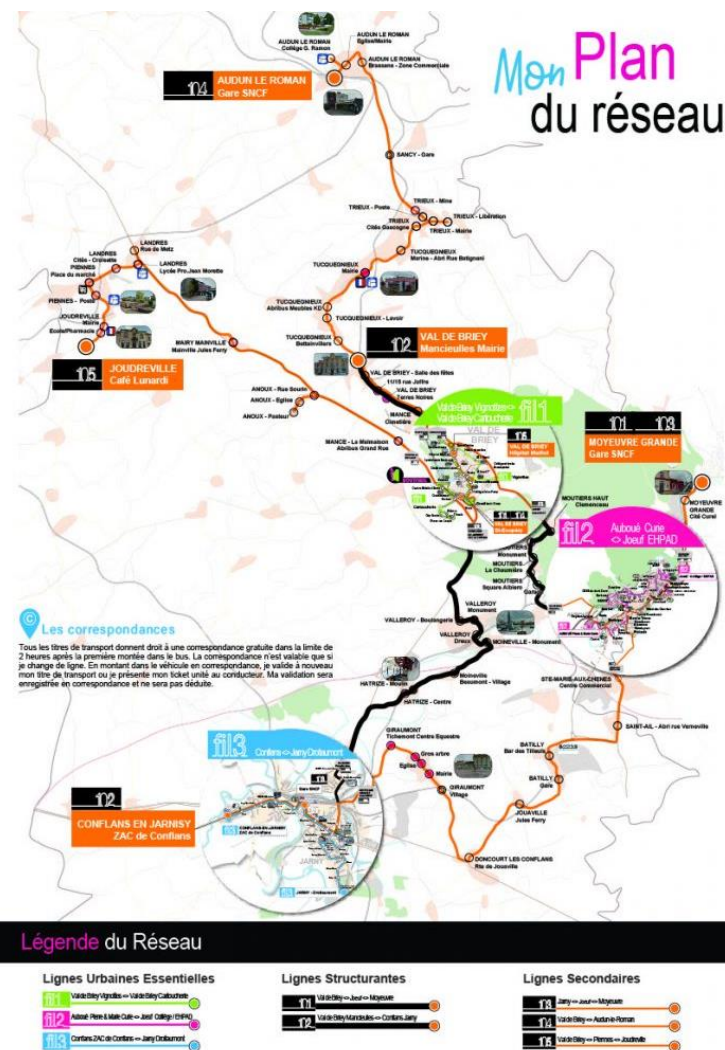


SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Offre transport collectif

- ❑ **Lignes régulières** : 8 lignes organisées en étoile autour de Briey.
 - 3 lignes urbaines du lundi au samedi, 12A/R jour (7h – 19h)
 - 5 lignes non-urbaines internes : leur vocation est de connecter les pôles urbains forts du territoire et les pôles de proximité. L'offre de service se situe entre 2 et 12 AR/jour.
- ❑ **Transports scolaires**:
 - 85 circuits scolaires
 - 5500 élèves (1/3 primaires et 2/3 secondaires)
- ❑ **TAD zonal et TPMR**:
 - 1 service de Transport à la Demande/ TPMR sur 5 zones du territoire. La vocation de ce TAD est de permettre le rabattement vers les pôles urbains du territoire.



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Autres offres de mobilité

❑ Modes actifs / doux :

- Achat de 50 VAE ⁽¹⁾ location longue durée (+20 VAE supplémentaires en cours d'acquisition)
- Début du schéma cyclable à l'échelle du ST2b avec financement de l'Etat⁽²⁾



❑ Covoiturage/ mobilité partagée

- Mise à disposition par le ST2B de 5 voitures de service Renault « Zoé » en autopartage entre employeurs (collectivités, association, entreprises) et implantation de 5 bornes électriques sur le territoire grâce à une subvention de l'Etat ⁽³⁾
- Covoiturage majoritairement organisé vers l'extérieur du territoire (autour des 4 voies sortantes)
- Aires de co-voiturage : Officieuses sur les parkings de supermarchés

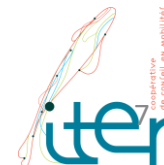
❑ Mobilité solidaire :

- Une association locale (Transboulot transport) organise un service dédié aux personnes en insertion pour leur permettre de rejoindre leur lieu de travail depuis leur domicile. Ce service association est hors champs de compétence du ST2B.

¹1600 € HT tout équipé prêt à être loué

² Appel à projet "vélo et territoire" (ADEME finance ce schéma, + 15 000 € pour la création d'un atelier vélo et prend en charge en partie la communication et l'animation pour promouvoir ce mode de déplacement)

³ Appel à projet « TEPCV » en 2016 finance 80% de l'investissement y compris des 50 VAE



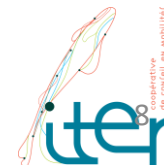
SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Contexte du transfert de compétence/ négociation

- ☐ **Date de transfert : septembre 2015** (avant la loi NOTRe)
- ☐ **Contexte** : les Départements voulaient s'affranchir de cette compétence. Le ST2B s'est fait assister par une AMO pour négocier avec les Départements¹.
- ☐ **Transfert de charge négocié pour le transport scolaire:**
 - 3,2 M€ charge directe
 - 1 ETP compensé (CD55)
 - Elèves : 5 500 (2019)
- ☐ **Transfert de charge négocié transport interurbain:**
 - Pas de transfert de charges à l'exception d'une valorisation de l'usage scolaire sur les lignes interurbaines
 - Elèves: 400 (2019)

¹ CD 54 et CD55



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Conséquences du transfert de compétence

☐ Transport régulier transféré :

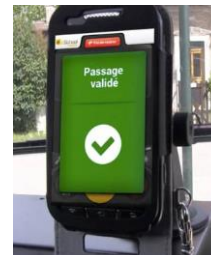
- Transfert des Contrats de Marchés publics qui ont été résiliés pour être intégrés dans une DSP globale
- Tarification: titre unitaire à 1,50 € et un pass 10 titres à 10€. L'abonnement mensuel tout public est à 13€ et réduit à 9€ pour les moins de 26 ans et les plus de 65 ans.

☐ Investissement:

- Outil Edulog (inscription et optimisation transport scolaire) : 30K€/an
- Billettique ubi tow play tow school 30K/an

☐ Transport scolaire:

- Transfert du Marché public à bon de commande alloti en 3 lots sans mini-maxi de 2012-2021. Ce contrat a été résilié pour intégrer ces services scolaires dans la DSP.
- Nombre de circuits : 88
- Règlement transport scolaire: Issu du Conseil Départemental 54 et a été amendé 4 fois depuis 2016
- Tarification :
- gratuit pour les ayants droit,
 - 90€ à 145€ pour les non ayants droit (12 à 15% de cartes confort , 45% de voyages quotidien non réalisés)
- Convention avec la Région pour la ligne interurbaine et les services scolaires : Région verse 275 € par élèves au ST2B).



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Fonctionnement et investissement de l'AOM

❑ Nombre d'ETP nécessaire: 3,6 (1700000€)

- Un directeur, agent contractuel de catégorie A, (0,8 ETP)
- Une coordinatrice du réseau de transport public de voyageurs, agent titulaire de catégorie C au grade d'adjoint administratif. (1ETP)
- Une secrétaire à temps partiel (0,3 ETP), mise à disposition par l'association du Pays du bassin de Briey + 1 ETP en renfort administratif
- Une comptable à temps partiel (0,3 ETP) en emploi accessoire, agent titulaire de la commune de Val de Briey
- agent d'entretien (0,2 ETP)

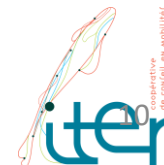
Nota: Aujourd'hui la gestion du transport scolaire est gérée par 1 ETP renforcé dans le ST2B + 1 salarié exploitant et 1 autre en renfort entre juin et septembre pour l'inscription

❑ Missions de l'AOM

- Coordination du réseau via un suivi des outils informatiques
- inscription et optimisation scolaires ainsi que la gestion des réclamations avec le concessionnaire,
- suivi financier et comptable de la concession
- Réponse aux appels à projets et suivi de mise place

❑ Investissement Global

- 70 vélos
- 5 Renault Zoé et 5 bornes de charges
- Billettique Ubi (30K/an)
- Outil Edulog (inscription et optimisation) : (30K€/an)



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



Aspects contractuels



- ❑ **Historique:** résiliation des contrats de marchés publics transférés par le Département
- ❑ **Contrat actuel:** Concession
 - Intégrant les transports urbains, interurbains, scolaires et TAD
 - Durée : 7 ans avec une échéance au 31/12/2024
 - Fiscalité : La TVA est récupérée via une clause de redevance/ taxe sur les salaires
- ❑ **Offre en kilomètres: 1,1 M km/an**
 - 530 000 Km scolaire
 - 550 000 Km lignes régulières,
 - 100 000 Km TAD
- ❑ **Usage :**
 - voyages scolaires : 100 000/ mois
 - voyages commerciaux : 170 000 voyages (+140% entre 2018 création et 2019)

Aspects financiers



- ❑ **Versement mobilité (VM):**
 - Instauration : 1er janvier 2015 (création de l'AOM) à un taux de 0,6%.
 - Transfert effectif: septembre 2015
 - Taux actuel : 0,6%
 - Rendement : 1,8 M€ (dont 430 K€ viennent d'une entreprise de 2600 salariés)
- ❑ **Coût annuel de fonctionnement pour la collectivité**
 - Charges DSP: 3,4 M€ annuels versés au délégataire
 - Recettes :
 - Versement mobilité de 1,6M€
 - recettes commerciales : 430 000€ de recettes pour la DSP en comptant la compensation de gratuité
 - compensation transfert scolaire: 3,2 M€
 - Pas de budget annexe structure syndicat mixte de transport (budget propre)



SM DES TRANSPORTS DU PAYS DU BASSIN DE BRIEY (ST2B)



VM: ACCUEIL DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

- Important travail de pédagogie en amont avec les employeurs.
- Suite au 1^{er} prélèvement, le rendement du Versement Mobilité était inférieur à l'estimation. Sur la base du suivi proposé par Agir, le ST2B a demandé à l'Urssaf de vérifier. Le manque à gagner est estimé à 300K€.



LES POINTS QUI ONT RAPIDEMENT FAIT CONSENSUS

- L'envie de faire mieux à une échelle plus pertinente qu'une échelle plus large ou qu'une échelle communale



CE QUI A ÉTÉ LE PLUS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

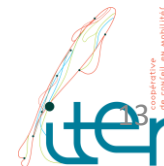
- Comprendre le modèle de contractualisation (il a manqué une AMO).
- Difficulté de la préparation et du suivi d'une DSP
- Faire coïncider les 3 systèmes informatiques que sont Ubi, Edulog et TEO (logiciel de graphicaire Transdev)



BILAN TIRE DE LA PRISE DE COMPÉTENCE

- Aucun regret
- Le plus satisfaisant est d'être devenu un acteur de la mobilité au même titre que les grandes agglomérations et être ainsi à la table des négociations au niveau régional

SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)

Fiche Signalétique

☐ Date de Création et historique

Le SM4CC a été créé le 6 juillet 2012 dont les membres sont :

- CCFG: CC Faucigny Glières
- CCPR:
- CCAS: CC Arve et Salève
- CC4R: CC des quatre rivières

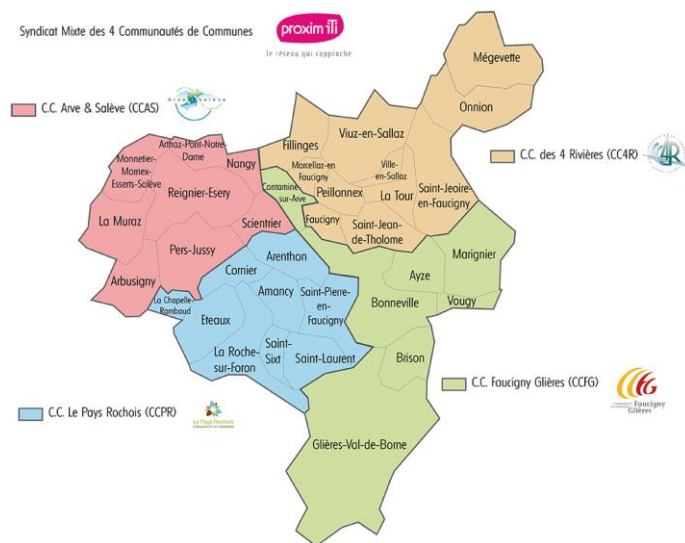
☐ Composition : 35 communes

☐ Population : 90 000

☐ Compétence mobilité : Le SM4CC devient AOM en juillet 2013. En septembre 2013, le TAD nommé Proxim'iti a été lancé avec un réseau de trois lignes desservant l'hôpital (ligne A,B et C) l'objectif à terme était de transformer ce service en lignes régulières.

☐ SCOT sur le territoire : sur le territoire du SM4CC de nombreux périmètres différents qui se superposent avec plusieurs SCOT :

- SM du SCOT des 3 Vallées plus large que la Communauté de Communes des 4 Rivières,
- 9 communes du Pays Rochois ont élaboré un SCOT approuvé en 2014,
- SCOT Faucigny Glières approuvé en 2011,
- SCOT Arve et Salève approuvé en 2009



Nota

Le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF), Syndicat Mixte qui regroupe l'ensemble des EPCI du SM4CC mais également 3 CA (soit 420 000 habitants 2019), a vocation à terme de devenir une AOM unique sur tout ce territoire (gouvernance en cours de réflexion).

SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Offre transport collectif restructurée en 2019

❑ Lignes régulières du réseau Proxim iTi

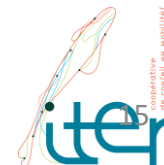
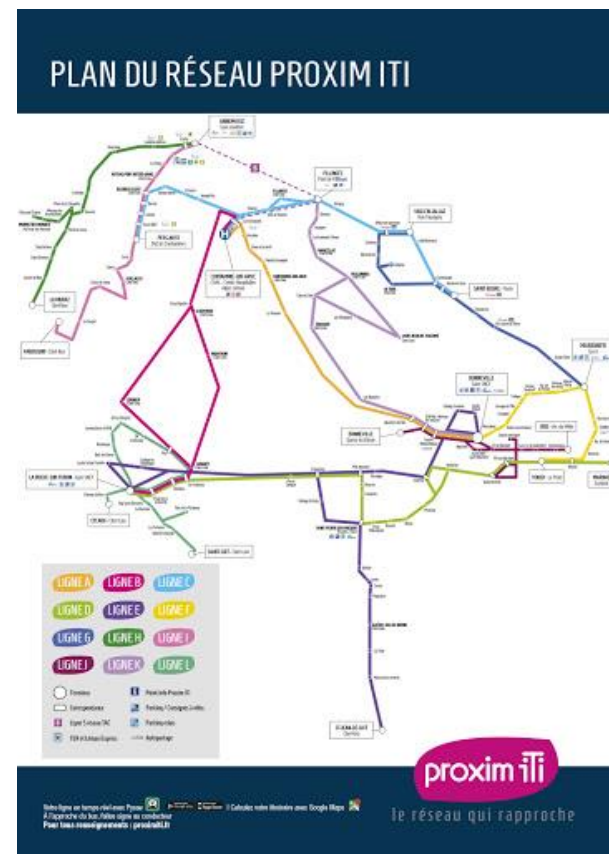
- 12 lignes (A à L) : 11 exploitées du lundi au samedi et une dédiée aux scolaires (ligne E du lundi au vendredi)
- 2 lignes régionales continuent de desservir le territoire (le SM4CC n'a pas travaillé avec la Région pour que ces 2 lignes complètent le réseau). Elles existaient avant la prise de compétence et ont été maintenues. La tendance régionale est d'envisager de reporter l'offre vers la ligne Léman express
- Une ligne forte transfrontalière organisée par GLCT.

❑ Transports scolaires

Le transport scolaire est intégré au réseau urbain Proxim'iTi

❑ TAD :

Le « transport à la demande » circule du lundi au vendredi de 9h à 16h45 avec réservation jusqu'à 2h avant l'heure souhaitée. La vocation est de se rendre dans les zones non desservies par les lignes urbaines Proxim iTi.



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Autres offres de mobilité

❑ Modes actifs / doux

- Depuis 2019, le SM4CC a mis en place un service de location de vélos nommé Proxi Vélo sur le seul périmètre de la CCFG qui permet de louer un vélo classique ou à assistance électrique pour une durée d'une semaine, un mois, six mois ou un an. Ce service est toutefois refacturé à hauteur de 50 000 € à la CCFG.
- Le SM4CC ne se charge pas de la réalisation des schémas cyclables. Il laisse les EPCI s'investir de ce domaine en tant que gestionnaire de voirie.
- Le SM4CC finance une offre de consignes à vélo dans les différentes gares.



❑ Covoiturage/ mobilité partagée

Depuis 2018, le SM4CC n'est plus compétent en matière de covoiturage, d'autopartage et PME. À la suite de la loi NOTRe, cette compétence a été reprise par Le PMGF.

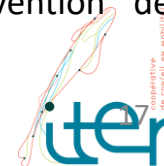


SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Contexte du transfert de compétence/ négociation

- ☐ **Date de transfert : septembre 2018**
- ☐ **Contexte :** Le SM4CC a repris la gestion des lignes scolaires départementales (environ 110 lignes) et de 2 lignes régulières à vocation principalement scolaire. Les négociations avec le Département ont duré plus de 3 ans (*convention transitoire financière en 2013 basée sur le montant des lignes internes (2011-2012) principalement scolaires transférées*). Les contrats transférés ont fait l'objet de formules d'indexation qui ont longuement été discutées avec le Département. L'accord sur le financement des lignes pénétrantes (*volonté forte du SM4CC de récupérer ces lignes pour créer un réseau global*) n'a été acté qu'en 2018.
- ☐ **Transfert de charge négocié pour le transport scolaire:**
 - 5,8 M€ de charges directes
 - Elèves : 5 500
 - Aucune négociation sur les charges indirectes. Toutefois, les CC disposaient avant la prise de compétence du SM4CC de la compétence transport scolaire par délégation du Département en tant qu'AO2. Les 5 agents chargés de l'inscription/gestion étaient financés par la participation des familles. Ces agents ont été transférés au SM4CC et la participation des familles continuent de couvrir les charges salariales.
- ☐ **Transfert de charge négocié pour transport interurbain:**
 - Pas de transfert de charges pour les lignes interurbaines. Toutefois, ces lignes étant principalement scolaires elles ont donc été compensées dans le cadre de la convention de transfert proportionnellement à l'effectif scolaire transporté.



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Conséquences du transfert de compétence

☐ Transport régulier transféré :

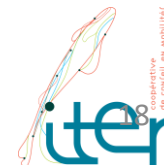
- Transfert des contrats de marchés publics à bon de commande.
- Tarification:
 - Un titre unitaire à 1,50 €
 - un pass 10 titres à 12€,
 - l'abonnement mensuel tout public est à 35 € et réduit à 25 € pour les moins de 26 ans

☐ Investissement:

- Outil Edulog mutualisé (inscription et optimisation transport scolaire) : 30K€/an
- Billettique Ubi « 2 School » : 130K€ d'acquisition et 30K€/an de fonctionnement

☐ Transport scolaire:

- Transfert de plusieurs marchés publics à bon de commande permettant d'ajuster facilement les services par avenant.
- Nombre de circuits : 110
- Règlement transport scolaire : Une mise à jour a été réalisée cette année en diminuant la règle de distance des ayants droit: passage de 3km à 1km. Ce sujet a représenté un enjeu politique fort.
- Convention avec la Région pour les services scolaires et l'intermodalité (prix/ élève ligne traversante)
- Tarification : Gratuité avec participation familiale : 100 € par enfant puis dégressif pour chaque enfant supplémentaire



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Fonctionnement et investissement de l'AOM

❑ Nombre d'ETP nécessaire: 5,4 répartis comme suit:



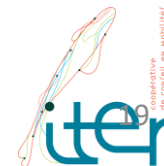
- 1 ETP Directeur des services (pôle transport et réseau)
- 2 ETP pôle administratif et financier (gestion comptable budgétaire ressource humaine et secrétariat)
- 1 ETP technicien réseau et accessibilité
- 1 ETP chargé de secteurs transport scolaire
- 0,4 ETP pour le service vélo.

❑ Missions de l'AOM

- Gestion du réseau,
- Suivi des contrats,
- Inscription des élèves,
- Développement et optimisation réseau,
- Marketing et communication

❑ Investissement Global

- Signalétique aux arrêts,
- Billettique Ubi « 2 School » :130K€ d'acquisition et 30K€/an de fonctionnement,
- Logiciel Edulog de gestion des transports scolaires (inscription gestion affectation et optimisation) mutualisé avec les 2 CC voisines : 90K€/an de fonctionnement pour les 3 collectivités.



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



Aspects contractuels



Aspects financiers



☐ Contrat :

- Plusieurs contrats de marchés publics pour les lignes scolaires/ plusieurs marchés publics à bon de commande pour les lignes régionales reprises avec une échéance en 2022
- Services : Transport urbains, interurbains, scolaire et TAD
- Fiscalité: La TVA est récupérée via les contrats de marchés publics

☐ Offre en kilomètres:

- Pas encore de retours fiables puisque les nouvelles lignes ont été mises en place qu'en septembre 2019

☐ Usage :

- En janvier 2020 : 7 300 voyages commerciaux

- ☐ **Versement mobilité (VM):** Instauration envisagée à la suite des élections municipales afin de financer le réseau restructuré mis en place en septembre 2019

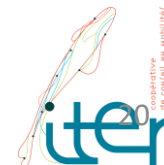
- ☐ **Coût annuel de fonctionnement :** En 2020 le coût global de fonctionnement s'élève à 7,7M€

☐ Les charges de services :

- Les 11 lignes régulières urbaines : 2,3M€
- Le transport scolaire : 5M€ pour 5 500 élèves (environ 1000€/élève)

☐ La recette est répartie comme suit :

- Recette des lignes régulières : 60 000 €
- Recette transport scolaire :
 - 450 000€ (participation familiale à hauteur d'environ 100 € par élève)
 - Compensation Région : 5,85M€,
- Prestations péri-scolaires : 150 K€ refacturées aux communes



SM DES 4 COMMUNAUTES DE COMMUNES (SM4CC)



VM: ACCUEIL DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

- Le territoire est situé dans une vallée très industrialisée avec un secteur économique fragile, ce qui a rendu le débat complexe.
- Aujourd'hui pas de VM mais cette question se reposera après les élections pour financer le nouveau réseau



LES POINTS QUI ONT RAPIDEMENT FAIT CONSENSUS

- L'envie de faire mieux
- Volonté politique de prendre la compétence transport



CE QUI A ÉTÉ LE PLUS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

- Négociation financière chronophage (3 ans). Cette question budgétaire du transfert des transports scolaires a ralenti le projet avec au final un résultat en faveur du SM4CC

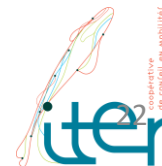


BILAN TIRE DE LA PRISE DE COMPÉTENCE

- Aucun regret et aucun retour en arrière envisageable
- il s'agissait d'une première étape de gouvernance compte tenu que l'échelle du SM4CC n'est peut-être plus adaptée aux enjeux de mobilité transfrontaliers



CC DU PAYS DE LUNEL



CC DU PAYS DE LUNEL

Fiche Signalétique

❑ Date de création et historique

Le territoire n'est pas AOM mais est intégré au périmètre du Syndicat Mixte SRU (SMTCH) qui prélève un Versement Mobilité Additionnel sur les communes à dominante urbaine.

❑ Composition : 14 communes

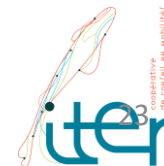
❑ Population : 49 618 (Insee 2016)

❑ Compétence mobilité : Le territoire n'est pas compétent en matière de mobilité puisque cette compétence est assurée par le Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH). Néanmoins, le territoire dispose d'un réseau de transport intercommunal mis en place en avril 2010 avec partage de frais avec le SMTCH via une convention financière.

❑ SCOT sur le territoire: Le SCOT a été approuvé en 2006 et un 2ème est en cours sur le territoire de la CC du pays de Lunel. Le 1^{er} SCOT a été fondateur puisqu'il a permis de donner les 1ères pistes sur l'avenir du territoire et notamment sur la mobilité (transport collectif et mode de déplacement doux).



Réflexion en cours de passer du statut de Communauté de communes à Agglomération (EPCI + 50 000 habitants) et par conséquent une prise de compétence de facto



CC DU PAYS DE LUNEL

Offre transport collectif

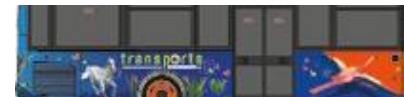
- ❑ **Lignes régulières** : 5 lignes régulières fonctionnant en étoile sur Lunel:

- Ligne 1 intra-Lunel cadencée à la demi-heure/
- lignes 2 et 3 : 10 AR/par jour
- lignes 4 et 5: 8 AR par jour
- Maillage complémentaire :
 - lignes ex-départementales à la limite entre le Gard et l'Hérault permettant ainsi de sortir du territoire
 - Ligne estivale complémentaire

- ❑ **Transports scolaires** : Les services scolaires sont gérés par le SM Hérault Transport

- ❑ **TAD et TPMR** : Il n'y a pas de TAD public mais le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques dont la CC est adhérente¹ met en place un service PMR à partir de 80% handicap, avec possibilité d'aller au-delà du territoire via un tarif forfaitaire en fonction du km. Avantage : pas de limite géographique.

¹ finance une subvention de l'ordre de 52 000 €/an



- ❑ **Transport occasionnel**

la CC a mis en place une régie directe pour le transport occasionnel "bus des enfants" pour favoriser les sorties scolaires (300 à 400 déplacements par an missionnés par le centre de loisirs/école) pour un coût de l'ordre de 50K€/ an.

Ce service est gratuit pour les élèves afin de favoriser la découverte du territoire

CC DU PAYS DE LUNEL

Autres offres de mobilité

❑ Modes actifs /doux :

- Réalisation d'un schéma des déplacements doux avec aménagements cyclables. Néanmoins, la CC n'étant pas gestionnaire de voirie, un fond de concours¹ a été créé pour financer des aménagements selon des critères pré-définis : 13 kms d'aménagements ont déjà été financés avec la participation de la CC.
- Création d'une voie verte totalement séparée de la chaussée pour laquelle la CC est compétente en tant que maître d'ouvrage

❑ Covoiturage/ mobilité partagée/inclusive

- La CC porte le projet de l'aménagement d'un PEM à la gare (opérationnel d'ici 1,5 mois) participant à la stratégie régionale puisque Lunel est une gare régionale importante située entre Montpellier et Nîmes (réaménagement du stationnement, une halte routière, stationnement vélo)
- La CC a validé le principe d'adhérer au Pack Hérault Mobilité Inclusive permettant de travailler sur les aires de covoiturage, sur la mise en place du système Rezo Pouce et l'expérimentation d'une offre de prêt de vélo à assistance électrique. Ce pack propose un partage financier avec le Département qui finance les aménagements/ équipements et la CC Rézo pouce.

¹ permettant de financer des opérations ou la CC n'est pas compétente

CC DU PAYS DE LUNEL

Contexte / Relation avec la Région

- ☐ **SMTCH¹ (SRU)** : Création au 01/01/04 avec prélèvement de VTA à un taux de 0,5%
- ☐ **Date de mise en place du transport intercommunal** : avril 2010
- ☐ **Contexte** :
 - Un des objectifs visés par le SCOT était de desservir 50% de la population en transport collectif. Une étude sur la faisabilité d'un transport collectif et d'un TAD a été réalisée en 2008 qui a mis en évidence plusieurs points :
 - le TAD n'était pas une forme souhaitée à l'époque.
 - La CC ne pouvait pas porter seule ce projet de réseau urbain.
 - En 2010, une répartition des missions et un partage financier (subventionnement de la Région plafonné à 400 000 euros. La CC finance le surplus) a été acté avec le SMTCH pour une durée de 3 ans renouvelable.
 - Par conséquent, le SMTCH en tant qu'AOM s'engage à financer un service sur le périmètre de la Communauté de Communes qui en contrepartie participe d'une part au budget général du SMTCH par l'intermédiaire de la fiscalité locale (VMA) et d'autre part au coût de fonctionnement du service en supplément de la subvention du SMTCH.
 - La Région, malgré sa nouvelle compétence mobilité issue de la loi NOTRe, a décidé de maintenir la situation actuelle en re-délégant la compétence mobilité au SMTCH.

¹ Le Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault

CC DU PAYS DE LUNEL

Relation avec la Région

☐ Partage des missions :

La Région subventionne, gère et suit les marchés publics sur le territoire (coordination des travaux)

La CC assure la relation avec les usagers (réclamation information) et la communication/marketing.
Les grilles horaires sont établies en concertation avec la Région.

Avantages/Inconvénients de cette convention financière avec la Région

Avantage financier et organisationnel

La seule limite réside dans des contraintes techniques liées à l'optimisation de l'exploitation Régionale : code couleur, type de véhicule (car surdimensionné pour le centre de Lunel, ...)



CC DU PAYS DE LUNEL

Aspects contractuels /financier/moyen humain



☐ Contrat :

- ☐ Les lignes régulières intercommunales de Lunel ne font pas l'objet d'un marché spécifique mais sont intégrées aux marchés globaux du SMTCH permettant des économies d'échelles. Par conséquent, les véhicules utilisés sont ceux des autres services du Département :

- autocars grands gabarits 60 places : 1,99 € HT/ km (pour 165 000 km/an contractuels)
- véhicules de 30 places : 1,36 HT/ km (pour 150 000 km/an contractuels)

☐ Nombre d'ETP nécessaire:

Temps agent: 1/2 ETP sur l'année (marketing/communication)

☐ Usage :

- La billettique numérique a été mise en place permettant de disposer d'un comptage par arrêt et par jour : 76 300 passagers entre avril 2018/2019 (+14% sur l'année en cours en croissance continue depuis 2010).

☐ Tarification : tarif journée: 1,60 €, 10 journées : 11€, abonnement mensuel: 21,40€

☐ Finance:

- Rendement du VTA : environ 700 000 €
- Subvention de la Région (via la convention financière) plafonnée à 400 000 €
- La Communauté de Communes participe aux coûts d'exploitation à hauteur de 342K€ (en 2019). De plus, c'est la CC qui assume financièrement l'actualisation du prix du marché.

CC DU PAYS DE LUNEL



CONVENTION FINANCIERE/ORGANISATIONNELLE

- Partage des missions
- Subvention de la Région plafonnée et complément financier de la CC
- Pas d'information au sujet de la mise en plca du VT additionnel



LES POINTS QUI ONT RAPIDEMENT FAIT CONSENSUS

- Rapide consensus sur l'organisation et le financement de ce service.



CE QUI A ÉTÉ LE PLUS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

- La contrainte principale est d'être dépendante du marché et notamment du type de véhicules et de sa capacité imposée par la Région. Un facteur négatif sur l'image du réseau.



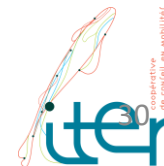
BILAN TIRE DU PARTENARIAT AVEC LA RÉGION

- Satisfait de ce partenariat qui est plutôt avantageux.
- Situation atypique (prélèvement d'un VTA) qui facilite la relation avec la Région puisque celle-ci bénéficie d'une ressource issue du territoire. Par conséquent, la réflexion en cours sur le passage en Agglomération risque de questionner cette relation.

CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT

COMMUNAUTÉ de
COMMUNES du TERRITOIRE de

Lunéville à Baccarat



CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT

Fiche Signalétique

- ❑ **Date de Création:** création d'un Syndicat Mixte fermé en 2005 transformé par arrêté préfectoral en PETR (via la loi MAPTAM) en 2015.
- ❑ **Composition :** 159 communes réparties entre 4 Communautés de Communes
- ❑ **Population :** 79 000 habitants
- ❑ **Compétence mobilité/contexte :** le PETR est devenu AOM au 1er janvier 2018 (1^{ère} étude de faisabilité en 2016). Une modification statutaire des CC a été nécessaire avec l'intégration de la compétence transport des communes pour ensuite transférer cette compétence au PETR. Le PETR comportait à l'époque 8 CC adhérentes dont 1 AOM. Les 7 autres avaient une délégation de compétence.
- ❑ **SCOT sur le territoire:** Le SCOT Sud 54 a été réalisé sur un territoire plus large que le PETR (la moitié du département). Une étude relative aux flux globaux a permis aux élus de visualiser les déplacements à une échelle plus large que l'intercommunalité mais il n'était pas envisageable à l'époque (maturité, consensus politique, ...) de prendre la compétence mobilité à cette échelle. La création du PETR a permis de mettre en place une gouvernance à une échelle intermédiaire transitoire pour ce territoire très rural. A terme, le périmètre « objectif » pour exercer la compétence sera celui du SCOT au regard notamment de la forte demande de déplacement vers la métropole de Nancy.



La condition pour que la compétence transport soit élargie à l'ensemble du PETR pour la seule CC AOM était qu'elle conserve avec le financement du VM sur son territoire les solutions de mobilité mises en place et notamment le transport urbain.



CC DU TERRITOIRE DE LUNÉVILLE A BACCARAT

Offre transport collectif



❑ Lignes régulières :

- Le réseau Lunéo comporte 2 lignes régulières sur Lunéville, Chanteheux, Moncel lès Lunéville et Jolivet : cadencement toutes les 1/2h en heure de pointe et 1 fois par heure en heure creuse (6h30/19h30).
- Les horaires ont été organisés autour des départs/arrivées des trains
- Le réseau Fluo Grand Est 54 apporte une offre complémentaire au réseau du PETR

❑ Transports scolaires : Réalisé par la Région

❑ TAD : Le réseau TEDIBUS est structuré autour de 4 zones : Lunéville puis une zone par communauté de communes non desservies par les lignes régulières.



Autres offres de mobilité

Le PETR a été labélisé "France mobilité" en 2019 avec pour objectif de répondre aux besoins du territoire. Plusieurs expérimentations mises en place ou en cours:



❑ **Covoiturage/ mobilité partagée**

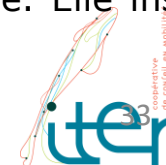
- Une application de covoiturage a été mis en place (KLAXIT) pour les trajets domicile-travail en mai 2019. L'AOM via cette application offre une solution pour les employeurs qui paient le versement mobilité. Le PETR finance dans ce cadre 25 000 € à l'année (20K€ de licence et 5K€ pour rembourser les conducteurs qui covoiturent). Le bilan actuel fait état de 180 personnes qui covoiturent avec une moyenne de 37 km/ jour réalisés sur le territoire. L'objectif est de pérenniser cette expérimentation.
- Avec la plus importante des CC (CCTLB), 42 véhicules en autopartage ont été mis à disposition sur le territoire de la CC (1,6 M€ investissement par la CCTLB de borne électrique et véhicules). Le PETR se charge de louer la licence (60 000 € par an) pour le compte de la CCTLB.
- Le PETR du Pays du Lunévillois a mis en place 19 aires ou parkings de covoiturage

❑ **Mobilité solidaire :**

- Développement en cours d'un covoiturage « solidaire » sur une CC avec Mobicoop

❑ **Modes actifs /doux :**

- Un schéma cyclable a été élaboré par le PETR il y a 4 ans principalement à dimension touristique qui a initié l'achat de 40 VAE par le PETR. La réalisation d'un schéma d'itinéraire cyclable tous motifs est programmé.
- La CCTLB a mis en place vélos'cool pour le transport scolaire inférieur à -3km. Elle offre un vélo aux enfants et une formation dès le CM2 pour la rentrée en 6ème. Elle instaure via ce dispositif une dynamique de vélo sur le territoire.



CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT

Contexte du transfert de compétence/ négociation

- ☐ **Contexte** : En tant que nouvelle AOM au 1er janvier 2018, le PETR n'était pas prêt à prendre la compétence ni sur le transport scolaire, ni sur le transport interurbain intégralement réalisé sur son périmètre. La Région a accepté de continuer à exercer cette compétence sur le territoire du PETR et a proposé également de maintenir sa subvention au TAD (plafonnée à 30 000€).
- ☐ **Date de transfert** : Pas de transfert
- ☐ **Relation avec la Région**: La relation avec la Région est de bon niveau avec une recherche constante de travail collaboratif. Les lignes de transports scolaires et interurbaines sur le territoire continuent d'être réalisées par la Région (convention de délégation jusqu'en 2022 échéance des marchés). Ce postulat a été un réel confort dans l'organisation de cette prise de compétence.

CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT



Aspects contractuels /financier

☐ Contrat :

- Le PETR a relancé au 1^{er} juillet 2018 pour 7 ans une concession sur les lignes régulières et l'agence mobilité.
- Le réseau TEDIBUS constitue un marché public d'un an renouvelable 3 fois

☐ Usage :

- Données non disponibles

☐ Versement mobilité :

- Mis en place dès la création de l'AOM en 2018.
- Taux à 0,60% depuis 2019 (au maximum) identique sur tout le périmètre du PETR.
- Rendement : 1,5M €

☐ Finance (coût annuel de fonctionnement):

- Budget annexe récupère la TVA
- Charges :
 - DSP lignes urbaines et agence de mobilité : 1M€
 - Marchés publics TAD : 250K€,
 - Licence nouvelle mobilité : 60K€
- Recettes voyageurs : données non disponibles

CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT

Fonctionnement et investissement de l'AOM

☐ Nombre d'ETP nécessaire:

- 1 ETP poste ambassadeur de la mobilité,
- 1/2 ETP poste à ouvrir
- 1 Directrice (1 jours par semaine)

☐ Mission de l'AOM

- Différentes en fonction des contrats:
 - Sur le marché public : l'AOM est en charge de la communication/marketing, du suivi des adaptations de l'offre mais aussi des réclamations.
 - Sur la DSP, seule une mission de suivi/ contrôle est assuré
- Rôle de l'ambassadeur : Rencontre avec les employeurs, Pédagogie autour du versement mobilité, Animation du territoire, Accompagnement au changement des habitudes sur le terrain.

☐ Investissement

- Investissement d'espaces multimodaux¹
- Achat de VAE,
- Licences nouvelle mobilité,
- Concernant le réseau TEDIBUS (TAD), le PETR :
 - a acquis 3 véhicules/ 4 ainsi que des abris bus/poteaux,
 - met à disposition une aire de covoiturage de 60 places,
 - est propriétaire de la signalétique covoiturage sur le territoire.
- La CC est co-partenaire du Système d'information voyageur multimodal « Fluo » régional (cotisation du PETR 3000 €/an pour la mise à jour de toutes les données du site de tous les itinéraires dans la Région Grand Est)
- Investissement de 10 bornes de recharge électriques dans tous les bourgs centre du territoire.

¹ Investissement au niveau des gares subventionné par l'Europe, l'Etat, la Région à hauteur d'environ 500 000 €, reste à charge pour le PETR 130 000 € après subvention

CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT



VM: ACCUEIL DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

- Un accueil au final compréhensif du monde économique malgré l'inquiétude initiale des élus qui a failli mettre en suspens cette fiscalité. Il est important d'objectiver les enjeux de fiscalité.
- Une approche pédagogique et anticipée est nécessaire pour sa mise en œuvre.



LES POINTS QUI ONT RAPIDEMENT FAIT CONSENSUS

- Le non-transfert des transports scolaires et interurbains. Ce postulat a été un réel confort dans l'organisation de cette prise de compétence.
- La Région continue de rembourser la moitié de la perte d'exploitation plafonnée à 30 000 € sur le TAD (sans contrepartie).



CE QUI A ÉTÉ LE PLUS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

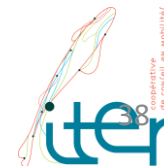
- Accepter un temps d'appropriation, prendre du temps une expérimentation à la fois.
- Travailler avec les communes/CC afin de bien cadrer le transfert des charges (A qui appartient le mobilier urbain? qui doit le renouveler ? l'entretenir ?)



BILAN TIRE DE LA PRISE DE COMPÉTENCE

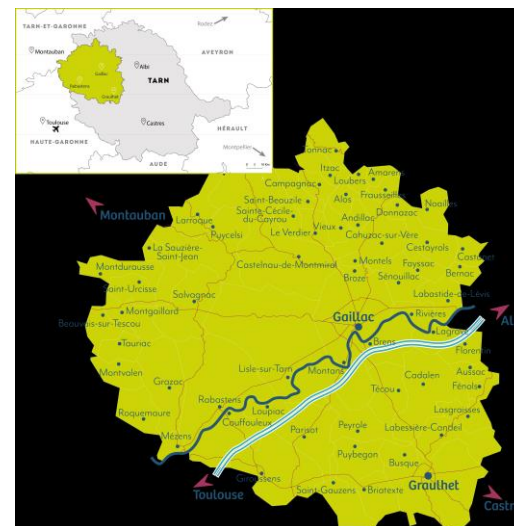
- Aucun regret de mise en œuvre
- Le PETR offre des solutions de mobilité qui n'auraient jamais pu être mises en place autrement
- Le transfert de compétence à l'échelle du PETR a permis de créer de une solidarité territoriale pour organiser la mobilité sur le territoire.

CA GAILLAC-GRAULHET



Fiche Signalétique

- ❑ **Date de Création et historique:** Création de la Communauté d'Agglomération le 1er janvier 2017, résultant de la fusion de:
 - la CC du Pays rabastinois,
 - la CC de Tarn et Dadou
 - la CC Vère-Grésigne - Pays Salvagnacois
- ❑ **Composition :** 61 communes
- ❑ **Population :** 73 228 hab. (2016)
- ❑ **Compétence mobilité :** Au 1er janvier 2017, suite à la loi NOTRe, le territoire a fait le choix de passer en Communauté d'Agglomération avec prise de compétence mobilité obligatoire (AOM)
- ❑ **SCOT sur le territoire :** Le SCOT (1er SCOT midi pyrénéen approuvé en 2009) a favorisé la fusion de ces entités et a joué son rôle en matière de mobilité.



CA GAILLAC-GRAULHET

Offre transport collectif

☐ Lignes régulières : 4 réseaux distincts cohabitent :

- Un réseau sur Gaillac composé de 5 lignes urbaines
- Un réseau sur Graulhet composé de 4 lignes urbaines
- La ligne « Passe-Pont » est une navette qui circule entre Rabastens et Coufouleux depuis 2014
- Lignes interurbaines Lio desservant le territoire mais pas entièrement intégrées au périmètre de l'AOM (dizaines de lignes complémentaires non remis en cause par la Région)

☐ Transports scolaires

- Le transport scolaire est délégué à l'association FEDERTEEP (1) via une convention d'organisation et de gestion.

☐ TAD :

- Le TAD ne dessert que partiellement (2/3 du territoire) la CA Gaillac-Graulhet (reprise du TAD existant sur le territoire réalisé par délégation).
- Une expérimentation **était programmée début avril 2020** avec l'objectif d'optimiser et d'harmoniser le TAD sur tout le territoire en fonction de bassin de vie. Cette expérimentation est issue d'une action du plan de mobilité approuvé.

	BRENS
	PORT FABRY-LENTAJOU
	CLERGOUS-CAMUS
	FLOURIÈS-ROUMAGNAC
	LA TRANSVERSALE

(1) Fédération Départementale pour le Transport des Elèves de l'Enseignement Public

CA GAILLAC-GRAULHET

Autres offres de mobilité

❑ **Covoiturage/ mobilité partagée**

- La CA est en cours de réflexion sur la question du covoiturage (aires de covoiturage, développement d'une plateforme, Rézo Pouce).
- La CA est lauréate de l'appel à projets "Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte", ce qui a permis d'équiper la flotte de l'agglomération en véhicules électriques (8 Renault Zoé) et en VAE (22 VAE dont 17 sont mis à disposition pour les communes via un système de réservation).
- Des bornes électriques avaient été mises en place préalablement à la fusion (initiée par les communes)
- Après les élections, plusieurs actions sont programmées notamment le lancement d'un plan de mobilité employeur

❑ **Modes actifs /doux :**

- La CA est lauréate de l'appel à projets « vélo et territoire » ce qui a permis d'initier le projet de schéma cyclable (en cours)
- La CA via l'appel à projets « TEPCV » a pu réaliser l'installation de 64 consignes vélos réparties sur les 3 gares ferroviaires et 2 gares routières (pour un budget de 64 000 €).



CA GAILLAC-GRAULHET

Contexte du transfert de compétence/ négociation

- ❑ **Date de transfert** : Au 1er janvier 2017, suite à la loi NOTRe
- ❑ **Contexte** : Suite à la loi NOTRe, le territoire a fait le choix de devenir Communauté d'Agglomération donc AOM. L'impact de la prise de compétence mobilité en passant en CA n'a pas été assez anticipé dans sa dimension technique/ ingénierie. En effet, malgré l'offre déjà existante sur la commune de Gaillac (bénéficiant d'un VM à 0,55%), aucune ingénierie n'avait été développée et cela a représenté un enjeu fort à l'échelle de la nouvelle AOM.
- ❑ **Transfert de charge négocié Transport scolaire:**
 - 2,18M€ ont été transférés pour assurer le service scolaire et TAD. La Région a proposé sa convention de transfert sans réelles marges de négociations (en particulier sur les charges indirectes)
 - Elèves : 2 100 élèves sur les SATPS + 600 élèves sur les lignes interurbaines Lio de la région
 - Le mobilier urbain reste propriété de la Région, ce qui dans la pratique s'avère complexe en raison de l'absence de cadrage explicite avec la compétence voirie du Département. Ce sujet est en discussion depuis 3 ans.
 - La relation avec la Région est avant tout financière. A terme, il faudrait développer une relation partenariale.
- ❑ **Transfert de charge négocié transport interurbain:**
 - Pas de transfert des lignes interurbaines

CA GAILLAC-GRAULHET

Modalités du transfert de compétence

☐ Transport scolaire

- Convention de délégation d'organisation et de gestion avec la FEDERTEEP (Association de parents d'élèves 2018-2022),
- Calcul du transfert financier avec la Région : environ 1000 € par élève
- Nombre de circuits : 88 services SATPS et renforts
- Règlement transport scolaire: le Règlement des transports scolaires a été retravaillé en cohérence avec la délégation à la FEDERTEEP
- Tarification: 80€ famille

☐ Investissement

- Logiciel Pégase via la convention de délégation

Fonctionnement et investissement de l'AOM

☐ Nombre d'ETP nécessaire: 1,2 ETP réparti :

- 1 ETP Directeur du service mobilité
- 0,2 ETP aux finances qui suit le budget mobilité

☐ Mission de l'AOM

- Gestion suivi/ animation du territoire mise en place des expérimentations

☐ Investissement de l'AOM : AUCUN

- Tous les biens de la DSP appartiennent à l'exploitant (SPL)
- Les véhicules réalisant le TAD sont des véhicules appartenant au Département (Ulysse).
- Concernant les abris voyageurs/poteaux d'arrêt une convention de gestion du mobilier urbain est en cours de réalisation

CA GAILLAC-GRAULHET



Aspects contractuels

☐ **Contrat actuel/contexte:**

- Une SPL (créée en 1995) est présente sur le territoire et exploite l'actuel réseau de l'Agglomération.
- La CA de Gaillac Gaulhet est actionnaire de la SPL
- La CA a passé une convention d'organisation et de gestion des services scolaires à la FEDERTEEP pour la période 2018-2022 pour garantir la continuité du service suite à la prise de compétence.
- 2760 élèves sont transportés sur le territoire de la CA.
- La FEDERTEEP se charge de l'inscription, gestion, suivi, réclamation... Cette situation facilite le travail de la CA d'autant qu'un partenariat efficace a été mis en place. La situation est atypique puisque c'est la seule agglomération à déléguer cette compétence à la FEDERTEEP
- Fiscalité : En tant que CA, il y a eu la mise en place d'un budget annexe transport mais elle ne récupère pas la TVA. La question de récupération de la TVA s'est récemment posée pour le Transport scolaire actuellement payant (80 € pour les familles et 160 € pour les communes).

☐ **Offre en kilomètres:** Données non transmises

☐ **Usage :** Données non transmises

CA GAILLAC-GRAULHET

Aspects financiers



❑ Versement mobilité (VM):

- Instauration : La mise en place du Versement Mobilité sur le territoire de la CA a été mouvementé puisqu'une erreur a été réalisée lors de son instauration. En effet, un taux inférieur à celui qui était envisagé a été mis en place ce qui a eu pour incidence un rendement bien inférieur aux prévisions.
- Fin 2018, le taux VM sur le reste du territoire (hors Gaillac) est passé à 0,2%. En 2018-2019 un travail sur les finances a permis une prise de conscience progressive sur le coût de la mobilité.
- Rendement du VM actuel: 600 000 €

❑ Coût annuel de fonctionnement pour la collectivité

- Charges : 3,5M d'€ répartis :
 - 900K€ de Transport urbain
 - 100K€ de TAD
 - 2,4M€ de Transport scolaire.
- Recettes :
 - VM : 600K€
 - Subvention d'exploitation de la région pour le TS et le TAD : 2,18M€ (ce budget comprend la subvention régionale TAD plafonnée à 55K€)
 - TAD : 5K€
- Compte tenu de la situation financière et l'écart entre l'estimation VM et le rendement réel, la CA participe via son budget général à hauteur de 340 000€ en 2019. Cette participation est estimée à 395K€ en prévisionnel de 2020).

CA GAILLAC-GRAULHET



VM: ACCUEIL DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

- Les acteurs économiques ont globalement bien accueilli la mise en œuvre de cette fiscalité,
- En revanche, politiquement, la mise en place a été plus complexe à réaliser. Un travail de pédagogie est absolument nécessaire



LES POINTS QUI ONT RAPIDEMENT FAIT CONSENSUS

- L'Harmonisation du tarif sur le territoire et un seul opérateur géré par la SPL
- Le souhaite de ne pas récupérer les services scolaires assurés par la Région



CE QUI A ÉTÉ LE PLUS DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

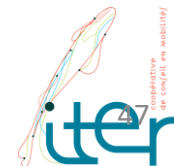
- Acculturation des élus à cette compétence transport. Il a fallu lever de nombreuses interrogations politiques ayant retardé le processus



BILAN TIRE DE LA PRISE DE COMPÉTENCE

- Certains élus considèrent aujourd'hui cette compétence comme contraignante financièrement mais qui reste à relativiser compte tenu de l'absence d'un rendement efficace du VM.
- La présence de 2 opérateurs historiques (SPL + FEDERTEEP) a été un facilitateur pour la prise de compétence
- Il est conseillé d'adhérer aux groupements tels qu'AGIR/ GART

ENSEIGNEMENTS DE LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ



	ST2B	SM4CC	CC DU PAYS DE LUNEL	PETR CC DU TERRITOIRE DE LUNEVILLE A BACCARAT	CA GAILLAC- GRAULHET
Prise de compétence	OUI	OUI	NON	OUI	OUI
Lignes régulières	Lignes urbaines et interurbaines	Lignes urbaines	Transport intercomm unaux	Lignes régulières	navettes urbaines
Services TAD	TAD zonal et TPMR	TAD	NON	TAD lignes virtuelles et zonales	TAD
Transports Scolaires	5500	5500	SM Hérault Transport	Re-délégués à la région	Délégué à l'association FEDERTEEP
Modes actifs	Location de VAE/ Schéma cyclable	service de location de vélos	Schéma déplaceme nt mode doux avec aménagement cyclable	Location de VAE/ Schéma cyclable	Location de VAE/ Schéma cyclable
Covoituage et mobilité partagé	Autopartage électrique	compétenc e du PMGF	Aménagem ent d'un PEM	Application de covoiturage Domicile Travail + 42 véhicules en autopartage	Autopartage électrique
Mobilité solidaire	Gratuité solidaire, subvention d'associations	Tarification solidaire	Tarification solidaire	Tarification solidaire	Tarification solidaire

Prise de compétence mobilité: quelques Enseignements

01

Aucun regret

Même si tous soulignent les difficultés de mise en œuvre dans les premières années en termes d'organisation et de plan financier, le bilan final est positif pour les territoires



02

Echelle de proximité

L'échelle de proximité avec les citoyens/usagers apparaît comme un avantage indéniable, mais nécessite dans un second temps de s'interroger à une échelle plus large



03

Etape /Etape

Une prise de compétence progressive permet une bonne acculturation de cette compétence. Pour les territoires ruraux il est indispensable de s'affilier à un réseau tel que le gart/agir et de répondre aux Appels à projet



04

De transport à mobilité

La transformation de la compétence transport à celle de la mobilité permet des expérimentations en adéquation avec les besoins des usagers



05

Les ressources

Les ressources humaines et financières mobilisables, conditionnent largement les marges de manœuvre et d'intervention de l'AOM



06

Transport scolaire

La gestion du transport scolaire apparaît la partie la plus complexe tant en organisation, qu'en suivi quotidien, ainsi que par son poids budgétaire





Groupement
iter / CALIA CONSEIL

iter@iternet.org

www.iternet.org

2 rue d'Austerlitz - 31000 TOULOUSE

Tel : 05 62 73 53 93

