

## Un nouveau cadre d'intervention régionale : les Contrats de Mobilité

Séance plénière des 14 et 15 décembre 2020

*Le CESER note l'approche volontariste du Conseil régional, qui voit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) une opportunité de développer des solutions de mobilité dans les territoires peu denses. Ce volontarisme se heurte toutefois à l'absence de ressource supplémentaire allouée au financement de ces nouveaux services ; le principe du cofinancement sur des territoires où le Conseil régional sera Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) par substitution peut néanmoins interroger. Le CESER relève toutefois que plusieurs garanties sont apportées, avec notamment la modulation de l'intervention régionale selon la vulnérabilité des territoires.*

*Ce nouveau cadre d'intervention régionale sera précisé lors de la négociation avec les partenaires locaux. De premiers éléments auraient toutefois pu être apportés sur la délimitation des bassins de mobilité, ou encore sur l'association des différents acteurs et services de la mobilité dans les territoires.*

*Le CESER regrette enfin que la délibération n'aborde que partiellement l'enjeu de l'intermodalité, au cœur des contrats de mobilité. Il aurait été intéressant que la délibération évoque les principes autour desquels le Conseil régional entend coordonner l'action des AOM pour garantir la continuité de la chaîne de déplacement, du premier au dernier kilomètre. Le CESER s'interroge, de ce point de vue, sur l'articulation des contrats de mobilité avec l'action du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.*

Promulguée le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilité. Elle a notamment pour objectif de doter tous les territoires d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). La loi révisé le schéma type d'organisation territoriale de la compétence « mobilité », en l'organisant autour de deux niveaux de collectivités : un échelon de maillage, la Région, et un échelon de proximité, l'EPCI. Dans les territoires où l'EPCI n'optera pas pour la compétence « Mobilité », c'est la Région qui deviendra, par substitution, AOM locale. C'est dans ce contexte renouvelé que le Conseil régional devra conclure des contrats opérationnels de mobilité avec les territoires, dont il entend définir les principes d'intervention dans la présente délibération.

### *Des contrats de mobilité entre volontarisme et contraintes budgétaires*

Au-delà des obligations légales, le CESER note l'approche volontariste du Conseil régional, qui voit dans la LOM une opportunité de développer des solutions de mobilité dans les territoires peu denses, où le véhicule individuel est le principal – et parfois l'unique – moyen de déplacement. Résorber les « zones blanches » de la mobilité, proposer des alternatives à l'autosolisme par de nouveaux services ou un renforcement de l'offre

existante, faciliter les déplacements du quotidien... autant d'objectifs qui doivent pour le CESER permettre de faciliter les déplacements du quotidien des Néo-Aquitains, de réduire les inégalités territoriales et d'engager la transition écologique et énergétique des territoires. Les contrats de mobilité sont ainsi un levier supplémentaire de mise en œuvre des ambitions portées dans le SRADDET<sup>1</sup> et Néo Terra.

Le volontarisme affiché par le Conseil Régional, que le CESER ne peut qu'approuver dans la perspective des transitions à engager, se heurte toutefois aux contraintes budgétaires. Le CESER relève en effet qu'aucune ressource particulière n'est prévue pour le déploiement de ces nouveaux services de mobilité, la Région n'ayant pas la possibilité de lever le Versement Mobilité. En l'absence de ressource financière dédiée, la Région recherchera les cofinancements du bloc communal pour :

- les renforts d'offre de dessertes régionales (TER, cars) sollicités par les territoires ;
- la mise en œuvre d'une nouvelle offre de mobilité élaborée à l'échelle de bassins de mobilité.

Le CESER est partagé sur cette recherche de cofinancement. Il en comprend l'intérêt, au regard de l'approche partenariale que le Conseil régional entend promouvoir et des contraintes budgétaires. Pour autant, cette démarche ne contribue pas à clarifier la répartition des compétences que l'Assemblée socioprofessionnelle appelle de ses vœux, en matière de mobilité comme en d'autres domaines. S'il est légitime pour la Région d'appeler à cofinancement des territoires qui souhaitent des renforts de desserte régionale, subordonner à cofinancement le développement de solutions locales de mobilité dans des territoires où elle est responsable, en tant qu'AOM locale par substitution, de l'organisation des services de mobilité, peut interroger. Le législateur n'est pas étranger à cette situation, en imposant de nouvelles obligations aux Régions sans attribuer les ressources correspondantes.

Le CESER note qu'un certain nombre de garanties ont été apportées, à travers par exemple une enveloppe dédiée à chaque bassin de mobilité (4 € par habitant d'EPCI non AOM). Il conviendra d'être attentif, au fur et à mesure du déploiement des contrats de mobilité, à l'adaptation de l'enveloppe aux besoins des territoires. Le CESER est par ailleurs sensible à la prise en compte du degré de vulnérabilité des territoires ; cette modulation de l'intervention régionale pourrait toutefois gagner à être plus marquée, afin de renforcer les financements régionaux sur des territoires les plus vulnérables.

- **Etre vigilant, au fur et à mesure du déploiement des contrats de mobilité, à l'adéquation de l'enveloppe régionale aux ressources nécessitées par le développement des offres de mobilité locale**
- **Renforcer la modulation de l'intervention régionale en fonction de la vulnérabilité des territoires**

## *Des modalités à préciser dans le dialogue avec les territoires*

La délibération propose un nouveau cadre d'intervention régionale en matière de mobilité, dont certaines modalités restent à préciser dans le cadre de la négociation avec les parties prenantes dans les territoires. Le CESER attire notamment l'attention sur :

- l'identification des critères de délimitation des bassins de mobilité sur lesquels seront conclus les contrats de mobilité. Le CESER a noté que cette délimitation sera arrêtée par la Région en concertation avec les acteurs locaux ; pour autant, il aurait été intéressant de connaître les premiers critères envisagés par le Conseil Régional. L'intensité des flux de mobilité, dont il sera nécessaire d'avoir une connaissance la plus fine possible, mais aussi l'existence de coopérations préexistantes peuvent être des pistes intéressantes. Tout l'enjeu sera de délimiter des espaces qui font sens pour les mobilités du quotidien ;
- l'intérêt de l'association des Départements qui, s'ils ont perdu l'essentiel de leurs compétences en matière de mobilité, sont des interlocuteurs indispensables sur les enjeux sociaux et d'accompagnement des personnes « fragiles » (personnes âgées, en situation de handicap, en difficulté d'insertion...) ;

<sup>1</sup> Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.  
Avis – Séance plénière de 14 et 15 décembre 2020

- la nécessité de puiser, en fonction des besoins du territoire, dans une large palette de solutions de mobilité : mobilités actives (dont la marche à pied, trop souvent peu valorisée dans les plans de mobilité), mobilités partagées, mais aussi mobilités solidaires et inclusives ;
- la prise en compte, au sein du Comité des partenaires, de l'expertise d'usage des utilisateurs (associations d'usagers, associations de personnes handicapées...)
- la définition d'indicateurs permettant d'apprécier, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, les effets des solutions de mobilité déployées, notamment en termes de report modal, et, le cas échéant, de les adapter ou de les compléter.

- **Préciser les critères envisagés pour la délimitation des bassins de mobilité**
- **Veiller, lors de l'élaboration des contrats de mobilité, à la prise en compte des enjeux liés à l'accompagnement des personnes « fragiles »**
- **Puiser, en fonction des besoins du territoire, dans une large palette de solutions de mobilité**
- **S'appuyer sur l'expertise d'usage des utilisateurs des services de mobilité, les remontées de terrain**
- **Définir des indicateurs de suivi, permettant notamment d'apprécier, dans chaque bassin de mobilité, le report modal et l'amélioration des conditions de mobilité**

### *Un rôle « d'assembler » des offres et services de mobilité à valoriser*

La LOM renforce et précise le rôle de chef de file de la Région, qui est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités pour l'exercice des compétences relatives aux « *mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares* »<sup>2</sup>. Dans cette perspective, il appartiendra aux contrats de mobilité d'assurer la coordination entre les AOM à l'échelle des bassins de mobilité.

La délibération porte en grande partie sur la création de nouveaux services de mobilité ou le renfort de dessertes régionales ; elle n'aborde la question de l'intermodalité qu'à travers la mise à jour de son règlement d'intervention sur les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). Sans préjuger du contenu de la négociation à venir avec les parties prenantes dans les territoires, il aurait été intéressant que la délibération fixe ou rappelle les principes autour desquels le Conseil régional entend coordonner l'action des AOM en matière de complémentarité des dessertes (éviter les doublons), d'horaires, de billettique et de tarification, ou encore d'information. Le législateur évoque également une coordination en ce qui concerne la gestion de situations dégradées, le recensement et la diffusion de pratiques de mobilité.

Penser la continuité de la chaîne de transports pour proposer des déplacements « sans coutures » du premier au dernier kilomètre : tel devra être, de ce point de vue, l'objectif des contrats de mobilité. Une attention particulière devra être portée aux ruptures de la « chaîne d'accessibilité » auxquelles sont confrontées les personnes à mobilité réduite.

Le CESER s'interroge par ailleurs sur l'articulation des contrats de mobilité avec le syndicat mixte *Nouvelle-Aquitaine Mobilités*, que la délibération n'évoque que ponctuellement. Quelle coordination entre les bassins de mobilité identifiés dans le cadre du syndicat mixte et les bassins, *a priori* plus nombreux, qui seront délimités pour servir de cadre aux contrats de mobilité ? Quelle articulation entre les contrats de mobilité et les actions menées par *Nouvelle-Aquitaine Mobilités*, par exemple en matière d'information multimodale ou de billettique ? Autant d'interrogations qui auraient mérité une première clarification dans la délibération.

<sup>2</sup> Article L. 1111-9 du CGCT.

- **Penser les contrats de mobilité autour de l'objectif de continuité de la chaîne de déplacement, du premier au dernier kilomètre**
- **Préciser les principes autour desquels le Conseil Régional entend coordonner l'action des AOM pour rechercher la meilleure complémentarité possible des offres et services de mobilité**
- **Clarifier l'articulation entre l'action de *Nouvelle-Aquitaine Mobilités* et les contrats de mobilité**



---

Proposition de la Commission n°2 « Développement des territoires et mobilité »  
Présidente : Camille de AMORIN BONNEAU ; Rapporteuse : Rima CAMBRAY



---

Vote sur l'avis du CESER  
« **Un nouveau cadre d'intervention régionale : les Contrats de Mobilité** »

**116 votants**  
**110 pour**  
**1 contre**  
**5 abstentions**

**Adopté à la majorité absolue des suffrages exprimés**

**Dominique CHEVILLON**  
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine