

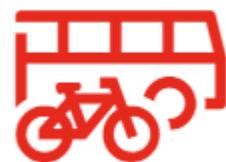


BANQUE des  
**TERRITOIRES**



# Mobilité au sein des petites agglomérations et en milieu rural – Enjeux et modalités de conception d'un Plan de Mobilité Simplifié

Avril 2022



**Bienvenue à la  
webconférence  
« Mobilité »  
de  
Territoires Conseils**

- **Contenu :** *1h30 de réunion pour faire ou refaire le point sur les enjeux et les modalités de conception d'un PMS pour une nouvelle AOM*
- **Pour intervenir :** *poser vos questions dans la petite barre de chat' située sous l'écran de diffusion du support ou bien ouvrez votre micro lors des temps d'échange*

# Présentation de Territoires Conseils

Un service d'intérêt général de la Caisse des dépôts

- Un service d'intérêt général intégré à la **Banque des Territoires** (une des cinq directions de la Caisse des dépôts)
- **Librement accessible à tous les EPCI et aux communes de moins de 20 000 habitants**
- **Rôle d'information et d'accompagnement des élus dans l'exercice de leurs compétences et aide à la mise en œuvre des politiques publiques :**
  - Service de renseignements téléphoniques juridiques et financiers (SRJF) – **0 970 808 809**
  - Outils de simulation financière à visée pédagogique ([www.solidaires.com](http://www.solidaires.com))
  - Base d'expériences : plus de 3000 projets réalisés sur l'ensemble du territoire
  - Publication de documents pédagogiques sur le site de la Banque des Territoires <https://www.banquedesterritoires.fr/territoires-conseils-laccompagnement-des-projets-communaux-et-intercommunaux>
  - Accompagnements méthodologiques individualisés. Thématique « Mobilité »  
Contact : *votre Direction régionale Banque des Territoires* : <https://www.banquedesterritoires.fr/directions-regionales>

# Sommaire

<b>01</b>	<b>Rappel des éléments de contexte de la LOM</b>	<b>5</b>	<b>04</b>	<b>Premiers retours d'expérience</b>	<b>18</b>
<b>02</b>	<b>Pourquoi élaborer un Plan de Mobilité Simplifié ?</b>	<b>11</b>	<b>05</b>	<b>Questions/Echanges</b>	<b>22</b>
<b>03</b>	<b>Quel contenu donner au Plan de Mobilité Simplifié ?</b>	<b>14</b>	<b>06</b>	<b>Ressources et contacts</b>	<b>23</b>

01

# Rappel des éléments de contexte

Un outil créé par la LOM

# Pourquoi la LOM ?

## Une réponse à 4 enjeux majeurs

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants et plus collectifs.
  - 89% des Français se déclarent préoccupés par ce sujet
  - 1/3 des émissions de gaz à effet de serre dans le monde sont causés par les transports
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants type LGV et ont délaissé la finesse du maillage.
- **La multiplication des transports innovants**
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants), des difficultés de recrutement pour certaines entreprises, du renoncement à l'emploi...
  - Le manque de mobilité oblige au renoncement d'emploi pour 43% des publics défavorisés
  - Le budget déplacement des ménages en zones rurales est supérieur de 20% à celui des ménages dans les grands centres urbains

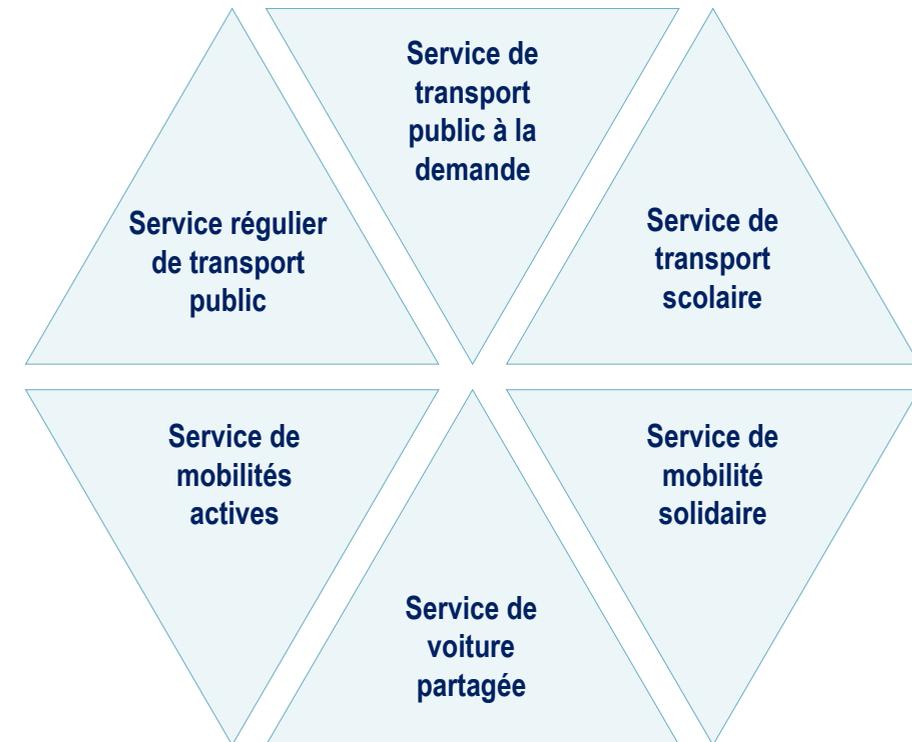
# Les champs de compétence Mobilité

La LOM définit les contours de cette compétence

- Prendre la compétence mobilité n'implique pas de l'exercer pleinement et immédiatement.
- L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire. Elle peut aussi prendre la compétence mobilité dans l'objectif d'en faire usage à long terme.

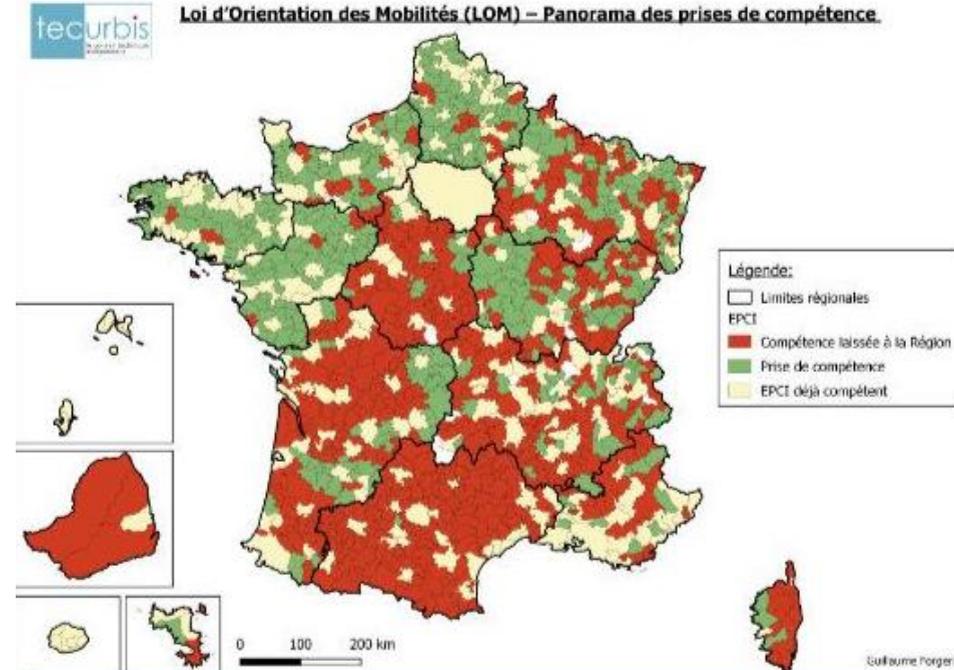
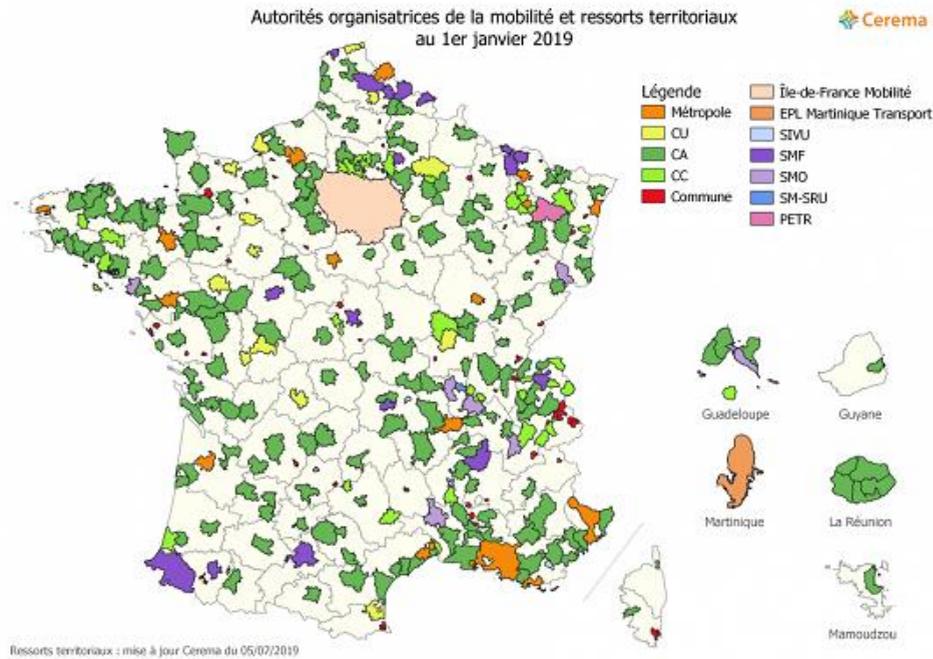
En revanche, pour percevoir le **versement mobilité**, l'AOM doit organiser un service **régulier** de transport public de personnes (et donc une ligne fixe fonctionnant de façon régulière, ce qui exclut de facto les transports saisonniers ou bien les Transports à la Demande). Ce versement mobilité peut être affecté à tous les services de mobilité.

- Les Communautés de communes ont du faire le choix avant le 31 mars 2021 de s'emparer de la compétence mobilité ou bien a contrario d'en laisser le seul exercice à la Région.



# Un nouveau paysage institutionnel

510 nouvelles AOM en France



- Une prise de compétence massive dans certaines Régions
- Une certaine fracture selon la politique régionale en la matière
- 53% des Communautés de communes sont désormais AOM locales

# Les missions d'une AOM

## Les actions obligatoires

*Même si la mise en place des services de mobilités est optionnelle, les AOM doivent obligatoirement mettre en place certaines actions, à savoir :*

- Créer un comité des partenaires pour assurer le suivi des politiques de mobilité sur son ressort territorial.
  - Délai de mise en œuvre : immédiat
  - Composition du comité : libre mais obligatoire d'y associer les représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants
  - Rythme des réunions : au moins une fois par an et avant les évolutions de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ou du taux de versement mobilité
  
- Pour les AOM comprenant une agglomération de plus de 100 000 habitants, élaborer un plan de mobilité pour assurer la planification des mobilités et renforcer la lutte contre le changement climatique et l'étalement urbain.
  - Délai de mise en œuvre : 24 mois
  - Compatibilité : avec les PLU / SCoT et avec les PCAET quand ils recouvrent entièrement le ressort territorial de l'AOM.

# Les missions d'une AOM

## Les actions possibles

*Mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité :*

- Identifier les enjeux de mobilité du territoire et choisir les services de mobilité adaptés pour y répondre,
- Elaborer un plan de mobilité ou un plan de mobilité simplifié (qui n'est pas opposable juridiquement, pas soumis à l'enquête publique ni à l'évaluation environnementale),
- Fédérer les acteurs locaux via le comité des partenaires et soutenir ou aider les projets de différents acteurs (employeurs, gestionnaires d'activités, acteurs du fret et de la logistique urbaine),
- Conseiller et accompagner les usagers (personnes en vulnérabilité économique ou sociale, personnes à mobilité réduite),
- Lever le Versement Mobilité en cas de mise en place d'au moins une ligne régulière (cf. supra).
- Reprendre les lignes de transport régional si celles-ci sont circonscrites au territoire de l'AOM, en en faisant la demande expresse à la Région.

**Le Plan de Mobilité Simplifié est un outil planificateur de la nouvelle compétence, permettant de fixer une « feuille de route » en la matière.**

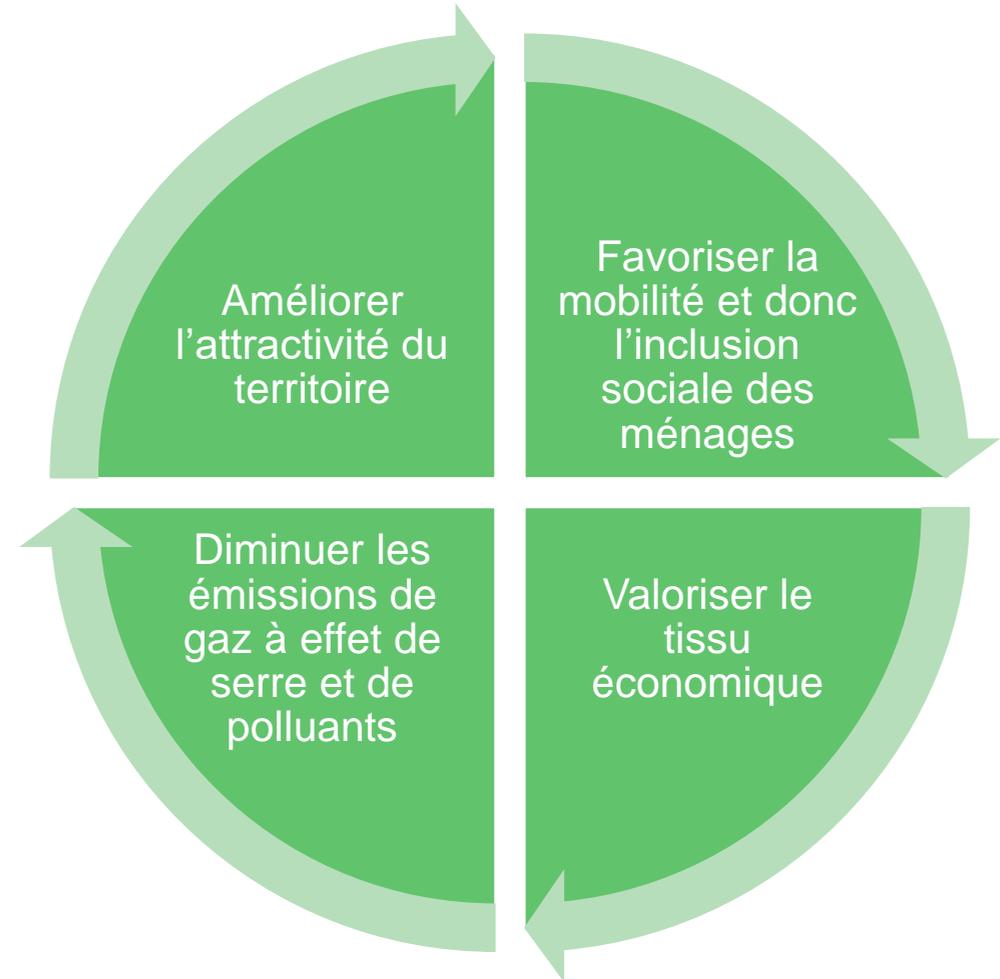
02

**Pourquoi élaborer un  
Plan de Mobilité  
Simplifié ?**

# Une feuille de route en matière de mobilité

Le PMS permet d'induire une réflexion sur un sujet longtemps délaissé

- Un **contexte favorable** : hausse des coûts de l'énergie, regain d'attractivité de la ruralité, forte prise de conscience environnementale...
- Souvent peu de matière première existante en terme de connaissances sur le sujet : acculturation des élus, sensibilisation du grand public...
- **Une démarche à la croisée de différentes thématiques** : environnement, aménagement du territoire, développement économique, politique sociale...
- **Un document de « lobbying » auprès des Régions et/ou des EPCI voisins**
- Permet de **donner un contenu à la prise de compétence** :
  - Diagnostic
  - Scénarios
  - Mise en œuvre d'un plan d'actions phasé



# Une démarche peu contraignante

## Un document non opposable

- **Pas d'enquête publique ni d'évaluation environnementale obligatoire**
- **Une soumission « pour avis » aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés => retour favorable / défavorable / observations**
- Le retour est favorable par défaut en cas d'absence de remarques
- **Une consultation du public obligatoire**
  - Mise à disposition obligatoire par voie électronique (et papier sur demande) 21 jours minimum
  - Nécessaire synthèse de la participation du public obligatoire avant adoption du PMS
- **Pas d'opposabilité juridique**
  - Attention au syndrome de la coquille vide !
- **Un coût raisonnable**
  - Compter 20 à 50k€ pour l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié
  - Contre plus de 100k€ pour l'élaboration d'un Plan de Mobilité « classique »



*Article L1214 du  
Code des Transports*

03

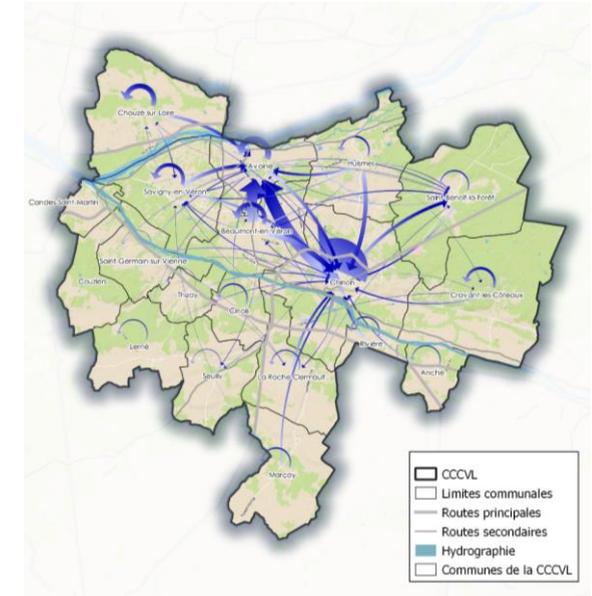
**Quel contenu donner  
au Plan de Mobilité  
Simplifié ?**

# Un diagnostic complet et circonstancié

## Bien connaître son territoire et ses pratiques

- Diagnostic socio-économique
- Diagnostic de l'ensemble des services de mobilité existants
- Possible enquête auprès des ménages, des touristes...
- Des entretiens avec des acteurs-clés
  - Région et EPCI voisins
  - Tissu associatif
  - Principaux employeurs
  - Organismes sociaux
- Table(s) ronde(s) de concertation : faire émerger la parole pour « déminer » en amont un maximum de sujets

**=> VISION TRANSVERSALE DU SUJET ET ETABLISSEMENT D'ENJEUX PROBLEMATISES**



# Des scénarios adaptés et chiffrés

En lien avec les capacités budgétaires de la collectivité

- **Importante problématique fiscale**
  - Evaluation amont du potentiel de Versement Mobilité
  - Contacts avec l'URSSAF
  - Un sujet à traiter dès le lancement de l'étude
  - Rappel : nécessité d'organiser au moins une ligne régulière !
- **Traiter de l'ensemble des champs de la compétence mobilité**
  - Sujet transport régulier fondamental car en lien direct avec les capacités budgétaires du projet
  - Sujet TAD souvent prégnant dans les secteurs peu denses
  - Sujet voiture partagée en plein essor
  - Sujet mobilités actives souvent traité de façon ad hoc (Schéma Cyclable)
  - Sujet mobilités solidaires souvent primordial
  - Sujet transport scolaire généralement absent

Action	Fourchette haute	2022	2023	2024	2025
Renforcer l'axe XX	600k€		X		
Pérenniser la navette électrique de XX	100k€	X			
Désenclaver la rive sud de XX	200k€			X	
Développer le TAD	700k€			X	
Mettre en place de la location de 2RM	50k€				X
Soutenir le développement du transport solidaire	10k€	X			
Soutenir les Plans de Mobilité Entreprise	50k€ par entreprise ou zone (un/an)				X
Créer de nouvelles aires de covoiturage	20k€ à 100k€ par nouvelle aire (une /an)			X	
Mettre en place un service d'autopartage	100k€				X
Mettre en place un service de covoiturage dynamique	300k€				X
<b>TOTAL</b>		110k€	710k€	1 710k€	<b>2 210k€</b>
<b>TAUX DE VM NECESSAIRE POUR FINANCER LES ACTIONS (HORS SDC)</b>			0,3%	0,8%	<b>0,8% ++</b>

# Des fiches-actions opérationnelles

Avoir un document « clés en mains »

- Elles doivent être précises
  - Enjeux traités par l'action
  - Description technique de l'action
  - Objectifs
  - Public-cible
  - Plan de financement
  - Gouvernance
  - Indicateurs de suivi
  - Points de vigilance
- Un document opérationnel évite les actions à trop long terme, les formulations au conditionnel, etc.
- Lien direct avec le budget de la Collectivité

	2022	2023	2024	2025	2026	Au-delà
Action 1 : Soutenir le développement du transport solidaire	35 300 €	47 300 €	56 900 €	56 900 €	56 900 €	x
Action 2 : Déployer l'auto-école sociale	21 950 €	42 750 €	43 250 €			
Action 3 : Développer les aires de covoiturage	3 750 €	3 750 €	30 000 €	30 000 €		X
Action 4 : Proposer le covoiturage	1 750 €	x	x	x	x	X
Action 5 : Instruire les demandes de permis de conduire	10 000 €	20 000 €	20 000 €			
Action 6 : Promouvoir les modes de transport doux	10 000 €	12 500 €	12 500 €			
Action 7 : Soutenir les initiatives de mobilité			20 000 €	20 000 €	20 000 €	X
Action 8 : Coopérer avec les acteurs locaux	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	X
Action 9 : Communiquer	10 000 €	10 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	
Action 10 : Créer une maison de la mobilité						X
Action 11 : Mettre en place un TAD de rabattement vers la gare de ...						X
Action 12 : Travailler à la réalisation d'itinéraires cyclables avec le Département						X
<b>TOTAL</b>	<b>92 750 €</b>	<b>136 300 €</b>	<b>187 650 €</b>	<b>111 900 €</b>	<b>81 900 €</b>	<b>X</b>

*Exemple de mise en œuvre prévisionnelle de PMS*

04

**Premiers retours  
d'expérience**

# Une démarche qui fédère

Et peut générer de fortes attentes

- **D'importantes attentes exprimées dans de nombreux territoires**
  - En lien avec les objectifs du PCAET
  - En lien avec des préoccupations sociales croissantes
  - « On va mettre des bus »
  - « On va proposer des alternatives fortes à la voiture »
- **Une démarche qui fait en général consensus quant à son bien-fondé**
- **Un sujet enfin à portée de main des territoires ruraux et périurbains**
- **Un sujet à forte résonance médiatique et citoyenne**



# Mais qui n'est pas simple à traiter efficacement

## Des attentes parfois déçues

- **Des intérêts parfois contradictoires entre les différents acteurs**
  - La mobilité est un thème qui peut être onéreux
  - Un important travail pédagogique à mener
  - Une certaine opposition entre les pro-TC, les pro-vélos, et les pro statu quo
- **Des débats entre visée environnementale et visée sociale**
  - L'émergence du thème de la démobilité
  - « on ne pourra de toute façon jamais se passer de voiture ici »
- **Un sujet du financement à traiter très en amont**
  - Connaître son potentiel fiscal (Versement Mobilité)
  - Volonté d'apporter des garanties aux entreprises sur les bénéfices qu'elles peuvent retirer d'une politique mobilité
  - Alors même que les flux domicile-travail ne sont pas les plus aisés à traiter dans de nombreux territoires !
- **Parfois un écart observé entre les intentions de départ et les capacités à agir des collectivités**

# Quelques réflexions complémentaires

## Pour une démarche adaptée à chaque type de territoire

- **Ne pas avoir d'attentes trop fortes**
  - On ne supprimera pas la voiture individuelle à court terme dans les milieux périurbains et ruraux
- **Mais ne pas non plus brider la créativité**
  - Oui il existe de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture, adaptées à chaque type de publics
- **Ne pas négliger des sujets pouvant paraître secondaires**
  - Valorisation des piétons
  - Solutions simples de voitures partagées
  - Tissu associatif (transport solidaire notamment)
  - Démobilité
- **Ne pas traiter la mobilité comme une matière isolée**
  - Politique foncière
  - Politique de développement économique et d'aménagement du territoire

05

**Questions/échanges**

06

**Ressources et  
contacts**



A large red hexagonal frame with rounded corners, centered on the page. A blue dotted line starts from the top right, goes down, then curves left and then down again, ending on the right side of the page.

**banquedesterritoires.fr**



| @BanqueDesTerr