

Avis sur la prise de compétence mobilité

Décembre 2020

A la demande du précédent Président de la COMPA Jean-Michel Tobie fin 2019, conforté par ses rencontres avec le nouveau Président Maurice Perrion et son vice-président à la ruralité et aux mobilités Jean-Yves Ploteau, le Conseil de Développement a cherché à identifier l'intérêt d'une prise de compétence « mobilités » par la COMPA dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et d'en analyser chacune des composantes : les enjeux pour le territoire, les difficultés potentielles, les pistes concrètes d'action... Des entretiens ont été organisés avec des responsables de service mobilités de la Région des Pays de la Loire, de Mauges Communauté, des communautés de communes d'Erdre et Gesvres et de Châteaubriant-Derval. En outre, certains membres ont participé à des rencontres régionales consacrées à cette prise de compétence. Des retours d'expérience hors Pays de la Loire ont également été recueillis sur des territoires ruraux comparables au Pays d'Ancenis.

Sommaire de cet avis

Qu'est-ce que la prise de compétence mobilité ?	3
Faut-il prendre la compétence mobilités ?	5
Comment la COMPA peut-elle se saisir de chacune des « composantes » possibles de la compétence mobilité ?.....	6
1. <i>Assurer la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité</i>	7
2. <i>Associer à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés</i>	7
3. <i>Organiser des services réguliers de transport public de personnes.....</i>	8
4. <i>Organiser des services à la demande de transport public de personnes.....</i>	9
5. <i>Organiser des services de transport scolaire</i>	9
6. <i>Organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités</i> 10	
7. <i>Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.....</i>	11
8. <i>Organiser des services de mobilité solidaire.....</i>	12
9. <i>Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes en difficulté.....</i>	13
10. <i>Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.....</i>	13
11. <i>Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement</i>	13
Conclusion	14

Qu'est-ce que la prise de compétence mobilité ?

La COMPA intervient déjà dans le domaine des mobilités : elle a en charge la mise en œuvre des transports scolaires en appui de la Région ; elle assure un suivi du transport à la demande (TAD) en appui de la Région ; elle favorise la mobilité des personnes en difficulté en démarche d'emploi, de stage ou de formation en finançant l'association d'insertion ELI, elle travaille avec la Région sur l'accessibilité ferroviaire (pôle d'échanges multimodal d'Ancenis et amélioration des accès aux haltes de Varades, Oudon et Le Cellier), elle gère également l'aérodrome...

Pour autant, ces missions sont exercées sous la coupe du Conseil Régional ou au titre de ses compétences en matière de développement économique ou d'aménagement du territoire, non au titre d'une compétence mobilités qui ne lui était pas ouverte jusqu'à la LOM (Loi d'Orientation sur les Mobilités) de décembre 2019.

Deux lois successives ont modifié le régime des compétences transports des collectivités territoriales :

La loi MAPTAM¹ du 27 janvier 2014, a transformé la notion d'autorité organisatrice des transports urbains en autorité organisatrice de la mobilité et fait des Régions l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains, réguliers ou à la demande à compter du 1^{er} janvier 2017.

La loi LOM ouvre la question d'une prise de compétence plus ou moins élargie en matière de mobilités de la part des intercommunalités :

"Article L1231-4 : La Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, [...] à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ».

Les communautés de communes ont la possibilité, si elles le souhaitent, de devenir autorité organisatrice des mobilités, pour tout ou partie des compétences visées à l'article L 1231-1-1 du code des transports. Cela nécessite qu'au préalable la compétence correspondante lui en ait été donnée par les communes. La date initialement prévue au 31/12/2020 pour prendre la « compétence mobilité » a été décalée au 31/03/21, pour une mise en application au 1^{er} juillet 2021.

Le contenu de la compétence mobilité est précisée par l'article L1231-1-1 du code de transports :

I.- Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité est compétente pour :

1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;

2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;

3° Organiser des services de transport scolaire ;

4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités ;

5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;

1 Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

II.- Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également :

1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

III.- Les autorités mentionnées au premier alinéa du I assurent **la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.**

IV.- Les autorités mentionnées au premier alinéa du I contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Dès lors qu'une communauté de communes prend la compétence mobilités, la loi distingue donc trois types de compétences : une compétence générale obligatoire (planification-suivi-évaluation et association des acteurs concernés), 6 compétences de base et 3 compétences optionnelles. Le tout s'inscrivant dans une compétence globale plus vaste relative aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Au 1er juillet 2021, la Région exercera de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur les territoires des communautés de communes qui n'auront pas pris la compétence mobilité.

Dans tous les cas, la Région garde un rôle d'autorité compétente en matière de mobilité non urbaine de voyageurs, sous la forme d'un rôle de chef de file².

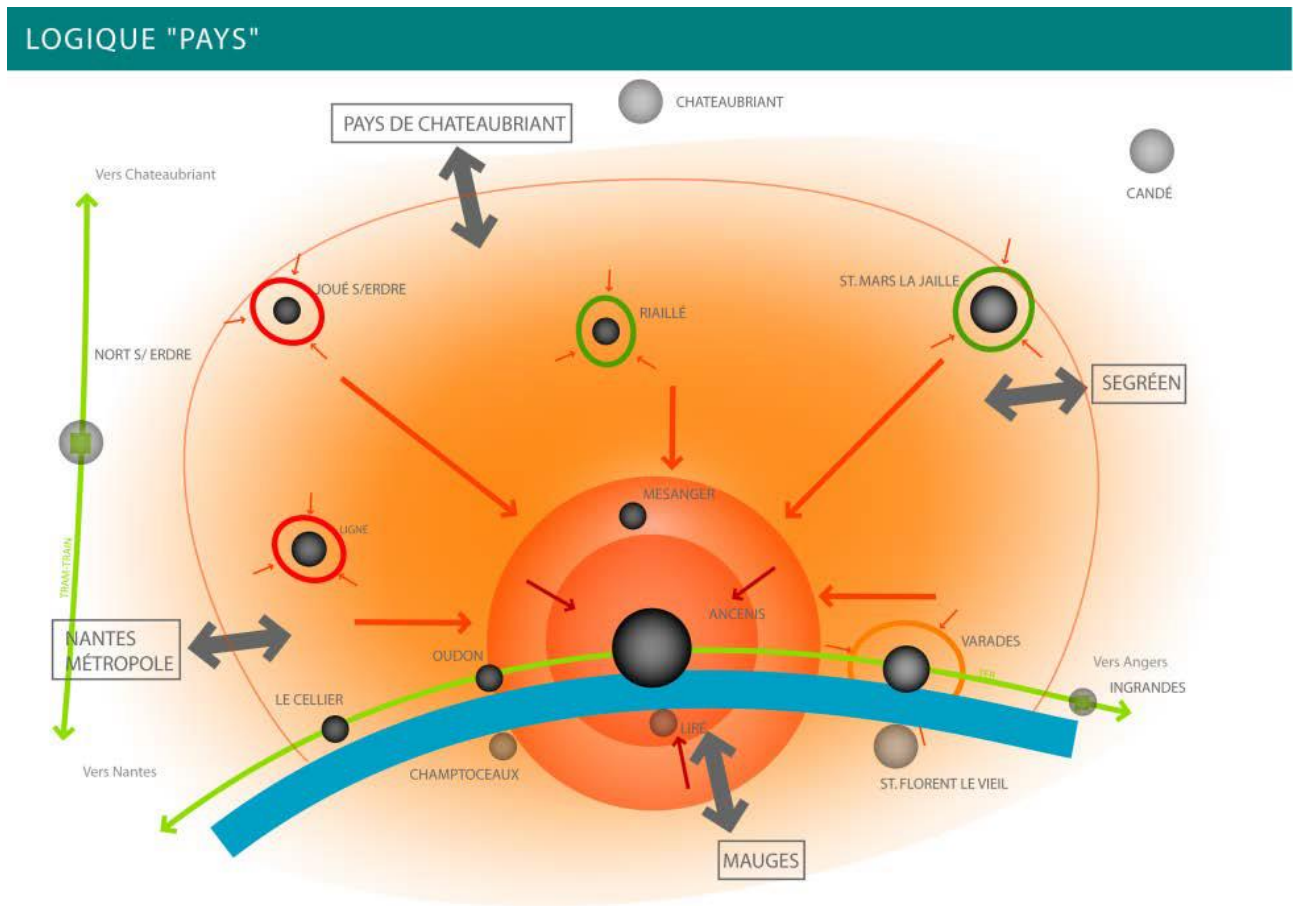
Cette fonction de chef de file s'exerce notamment à l'échelle de bassins de mobilité que la Région définit et délimite (ces bassins regroupent un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre). Concrètement, chaque bassin de mobilité est le périmètre pertinent sur lequel est élaboré un contrat opérationnel de mobilité par la Région et les intercommunalités concernées. Un travail de concertation a été mis en place par la Région des Pays de la Loire dès novembre-décembre 2019 afin d'établir les bassins de mobilités. La COMPA ayant contesté un rattachement à un bassin de mobilités l'associant à la Communauté de Communes de Châteaubriant-Derval et à celle de Segré, il semble que le Pays d'Ancenis soit finalement intégré au bassin regroupant Mauges

2 A ce titre, la loi précise que la Région doit organiser :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de covoiturage/mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

communauté, la communauté d'agglomération du Choletais, la communauté de communes du Pays des Herbiers et celle du Pays de Pouzauges.

Le Conseil de Développement considère que ce changement de bassin de mobilité est de nature à mieux prendre en compte les enjeux territoriaux du Pays d'Ancenis (en effet les flux de déplacements depuis et vers les Mauges sont importants, tandis que les secteurs de Cholet les Herbiers et Pouzauges sont éloignés mais présentent des caractéristiques similaires au Pays d'Ancenis : territoires à l'écart des grandes agglomérations, fort tissu industriel, taux d'emploi élevé et difficultés de recrutement...).



La carte ci-dessus montre l'importante influence de la zone centre sur tout le pays d'Ancenis et dans le Sud-Loire.

Faut-il prendre la compétence mobilités ?

Le Conseil de Développement invite la COMPA à se saisir de cette compétence, d'autant plus qu'il serait très compliqué de prendre cette compétence ultérieurement.

Il y a de réels enjeux de mobilité sur le territoire, à ce titre ce sujet est beaucoup ressorti lors de l'élaboration du projet de territoire en 2019 et dans les débats lors des élections municipales 2020. Au moins une partie des enjeux de mobilité ont à gagner à être traités localement, au plus près des besoins des usagers. Ces enjeux sont à la fois économiques, sociaux et environnementaux.

- Sur le plan social, il est important de souligner qu'une partie des habitants du Pays d'Ancenis rencontre des difficultés de déplacements importantes et que le coût de la mobilité pèse sur le

budget des ménages. La mobilité est aussi un problème social pour l'accès à certains services publics, de santé, culturels ou sportifs.

- Sur le plan économique, la mobilité est une problématique essentielle pour l'accès à l'emploi (mobilité des salariés) et le recrutement des entreprises (celles-ci rencontrent des difficultés de recrutement en lien avec des difficultés de mobilité des salariés potentiels). C'est l'objet de l'étude de la commission développement économique du Conseil de Développement « Mobilité domicile-travail en Pays d'Ancenis » finalisée fin octobre et disponible auprès du Conseil de Développement (voir contacts en fin de document).
- Au niveau environnemental, rappelons que la LOM permet aux intercommunalités de prendre la compétence pour contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain. Sur le Pays d'Ancenis le transport routier représente 30,5 % des émissions de gaz à effet de serre³ (c'est le principal poste d'émissions de CO₂, légèrement supérieur à la moyenne nationale). Favoriser des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle est donc déterminant.

Une fois la compétence prise, que faire ? La notion de mobilités renvoie à des modalités de déplacements variables en fonction des besoins, de la population concernée et de la caractéristique des territoires. Une approche systémique des « composantes » définies par la loi apparaît nécessaire car ces différents types de mobilités gagneront à être vus comme complémentaires pour s'adapter à des besoins et des publics variés et pour établir le maximum de synergies en eux. Par exemple :

- Le transport à la demande (TAD) et le covoiturage peuvent se substituer partiellement à des lignes régulières là où la demande est insuffisante pour développer ces dernières (risque de sous-remplissage des cars) et pour un coût moindre
- TAD et transports solidaires visent un public relativement similaire de personnes ayant des difficultés de mobilité (en raison de leur âge, de leur état de santé, de la précarité) pour des déplacements autres que du domicile-travail ; les points stops servent également à des déplacements hors domicile-travail mais avec une moyenne d'âge moins élevée, comment clarifier la place de chacun de ces 3 types de transports et veiller à leur complémentarité ?

Comment la COMPA peut-elle se saisir de chacune des « composantes » possibles de la compétence mobilité ?

A noter qu'il faut distinguer la notion de compétence et celle d'exercice effectif de la compétence. Si l'intercommunalité devenue AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités) est compétente pour tous les services ou « composantes » énumérés par la loi, elle choisit les services ou « composantes » qu'elle veut mettre en place dans le cadre d'une négociation avec la Région. Nous proposerons donc ici quelques pistes de réflexion pour chacune de ces « composantes ».

3 Chiffres de 2012 repris dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Pays d'Ancenis

1. Assurer la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité

Afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité, l'article 5 de la LOM dispose qu'un plan de mobilité rural peut être élaboré à l'initiative d'une AOM dans les territoires non soumis à l'obligation d'un plan de déplacements urbain (obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants).

Des premières investigations ont été entreprises par la COMPA en matière de déplacements à travers l'établissement d'un diagnostic mobilités en 2018, le bilan du SCOT de fin 2019 et dans le cadre de l'étude en cours d'un schéma de secteur du pôle central du Pays d'Ancenis.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

Le plan de mobilité devra favoriser une articulation commune/secteur/COMPA : par exemple la Communauté de Communes Erdre et Gesvres pour son plan vélo a demandé à chaque commune d'identifier des itinéraires internes à la commune avant d'identifier des itinéraires inter pôles qui seront réalisés par l'intercommunalité.

L'évaluation de la politique de mobilité permettra d'apporter des rectifications ou inflexions si besoin. Elle devra comprendre des enquêtes de terrain.

Il serait nécessaire d'informer régulièrement le grand public et de prévoir des temps de participation citoyenne dans l'élaboration et le suivi de la politique mobilité de la COMPA, dans la mesure où les évolutions nécessaires dépendront largement de l'adhésion collective et individuelle des habitants.

Au moins une partie des propositions nouvelles devront aboutir sur des réussites dans un délai correct afin de justifier la prise de compétence « mobilités » par la Communauté de communes et les engagements financiers.

2. Associer à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés

La loi stipule que les autorités organisatrices doivent créer un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants⁴. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

Ce comité des partenaires pourrait sans doute être utilement associé à une démarche d'évaluation des politiques de mobilité. Cela permettrait de partager avec eux les objectifs de la COMPA, les raisons des arbitrages effectués précédemment et de discuter des rectifications ou inflexions nécessaires en s'appuyant sur des enquêtes de terrain.

La présence de représentants des employeurs et d'associations d'usagers est obligatoire, mais leur mode de désignation est à définir.

Il conviendrait d'y associer des représentants de chacun des secteurs géographiques du Pays d'Ancenis.

L'invitation de représentants des associations de transports solidaires, des établissements scolaires et des parents d'élèves serait pertinente.

4 Usagers et tissu économique financent l'offre de mobilité via les impôts locaux et le versement mobilité

Pour plus d'efficacité, une préparation de ces réunions ou un temps de travail sous-forme de sous-groupes par secteur ou par sujet peut être envisagée.

Ce comité de partenaires gagnerait certainement à être largement ouvert à tout habitant intéressé, afin que les habitants puissent faire connaître directement leurs besoins insatisfaits ou les difficultés rencontrées en matière de déplacement. Des exemples de ce type existent au travers des comités de ligne TER.

3. Organiser des services réguliers de transport public de personnes

Il n'existe plus de ligne régulière de transport public routier de voyageurs interne au Pays d'Ancenis depuis la suppression de l'expérimentation d'une ligne entre la gare d'Ancenis et Saint-Mars-la-Jaille. Les seules lignes de cars relient Cholet et Beaupréau à la gare d'Ancenis et Vallons d'Erdre à Nantes, avec des fréquences trop peu élevées et des temps de parcours trop long pour que ces cars soient des alternatives crédibles à la voiture individuelle. Si la ligne de train Nantes-Angers couvre bien l'axe est-ouest, l'axe nord-sud St Mars-Ancenis-Beaupréau reste à organiser.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

La question principale sera celle de la prise de cette compétence pour des lignes intérieures au Pays d'Ancenis et/ou d'obtenir de la Région des améliorations des lignes de car régulières Aléop qu'elle propose actuellement sur le territoire. Des co-financements seraient alors nécessaires pour convaincre la Région d'opérer ces améliorations sur le territoire et avec les pôles voisins.

Le développement de l'intermodalité permet de rendre les lignes de transport en commun plus attractives, en offrant une chaîne complète de déplacement d'un point A à un point B avec des correspondances entre plusieurs modes de transport. Cette question devra donc être particulièrement travaillée, par le développement de l'information (ex : information en gare avec des plans sur les arrêts de bus ou cheminements piétons proches) et d'infrastructures services complémentaires (ex : stationnement vélos et aires de covoiturage à côté des arrêts de cars).

Il y aurait une réflexion approfondie à mener en matière de rabattement en car vers les gares TER à partir des pôles résidentiels et économiques de l'intercommunalité. Une étude des comportements serait nécessaire afin de mieux percevoir les besoins et d'éviter de reproduire les échecs du passé.

Une offre de services réguliers de transports serait à concevoir en lien avec les entreprises, voire avec les principaux opérateurs culturels (cinémas, salles de spectacles...) et sportifs, qui pourraient favoriser des réservations, notamment le week-end et pendant les vacances scolaires. Des articulations sont à rechercher avec les communes du territoire qui se dotent de véhicules de transports collectifs (achat de véhicules 9 places par la commune de Vallons de l'Erdre, d'autres communes sont en réflexion).

Il est à noter que la loi LOM prévoit que la circulation des navettes autonomes sera autorisée à partir de 2020. Même si cette échéance venait à être repoussée, c'est un sujet dont la COMPA gagnerait à s'emparer, notamment au niveau du pôle central et pour améliorer le franchissement de la Loire pour les déplacements pendulaires (notamment avec la gare SNCF et les principales zones d'emplois).

Prendre la compétence ouvre la possibilité de prélever un « versement mobilité » auprès des entreprises de plus de 11 salariés à condition de mettre en place des lignes régulières : cette possibilité mérite d'être examinée.

4. Organiser des services à la demande de transport public de personnes

La COMPA assure aujourd'hui le suivi du service Aléop à la demande : un système de véhicules légers ou de minibus dont certains sont adaptés PMR, venant chercher les personnes à domicile sur réservation. Ce service existe sur les 20 communes de la COMPA, s'étend sur certaines communes limitrophes et dessert l'hôpital de Châteaubriant. Le service est ouvert à tous (pas de critères d'âge, de revenu ou autre). L'habitant demande une carte TAD auprès de la Mairie ou de la COMPA puis réserve le trajet la veille avant 16h30, il n'existe pas de circuits prédéfinis, les trajets étant entièrement construits en fonction des réservations.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

La question se pose de reprendre complètement la gestion du TAD au niveau COMPA ou, au moins d'influencer plus fortement sur la gestion qui en est faite par la Région.

Il y aurait lieu d'assurer une plus grande extension de ce service grâce à :

- une meilleure information des habitants pour éviter qu'il soit vu comme un transport réservé aux personnes handicapées ou personnes précaires (y compris : doter le TAD d'un nom et d'une identité visuelle, intégrer le TAD dans des logiciels de recherches d'itinéraires, cibler dans la communication les déplacements de loisirs des jeunes du mercredi après-midi notamment, etc)
- un élargissement des horaires et jours de fonctionnement
- des rabattements en TAD vers les TER et les bus
- une éventuelle formalisation de circuits prédéfinis, par exemple sur le modèle du territoire du Grand-Guéret, qui connaît 1/3 de réservations en plus qu'en Pays d'Anenis pour moitié moins d'habitants en proposant des lignes de TAD prédéfinies avec un grand nombre d'arrêts possibles et bien répartis sur le territoire (voir également le fonctionnement dans certaines communes nouvelles des Mauges, avec une logique de rabattement vers les gares depuis des arrêts définis au lieu d'un porte à porte).

Toutefois, il s'agit d'un transport dont l'importance du coût nécessiterait d'en évaluer l'impact réel, par exemple via une enquête de satisfaction, afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

5. Organiser des services de transport scolaire

La COMPA assure d'ores et déjà la gestion des inscriptions et la conception des circuits de transports scolaires en fonction des demandes, des points d'arrêt et des contraintes horaires, le suivi des réunions avec les transporteurs et les conducteurs, la gestion des inscriptions, l'édition et la distribution des cartes... en fonction d'un règlement défini par la Région (la COMPA n'intervient qu'en appui, elle n'est pas décisionnaire). Elle s'occupe également des transports des écoles vers les piscines et vers certaines sorties scolaires culturelles.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

Ce service essentiel pour le territoire nécessite :

- Plus de lisibilité dans les décisions concernant les circuits, les horaires, les points d'arrêt
- Plus de dialogue entre les usagers, les établissements scolaires et l'organisateur

Une prise de compétence directe par la COMPA aurait l'intérêt de la proximité, mais l'existence de lignes sortant du territoire nécessiterait des conventionnements spécifiques.

Si la Région continuait à gérer cette composante, il conviendrait d'obtenir des améliorations sur les 2 points cités ci-dessus et d'envisager une démarche qualité sur les temps de trajet et la sécurisation sur les points d'arrêts. Dans ce cas, il est proposé d'organiser a minima une réunion par an COMPA-Région sur les transports

scolaires, qui serait bien préparée en amont pour recueillir les remontées des communes, des établissements scolaires etc., sans trop tomber dans la gestion de cas individuels.

Il est à noter que selon l'article L1231-1 du code des transports : « L'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes [...] s'accompagne, lorsque la Région a organisé des services, du transfert concomitant par la Région au groupement concerné [...] des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. »

6. Organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités

A l'heure actuelle, la COMPA ne mène aucune action particulière sur les mobilités douces. Elle ne propose pas de services (aide à l'achat de vélo, location courte ou longue durée de vélo, formation ou réparation de vélo...) et le constat général est un déficit d'infrastructures adaptées (infrastructures qui sont en outre méconnues du grand public quand elles existent, car ne faisant pas l'objet de cartes mises à la disposition de tous) :

- Pour les vélos : La Loire à vélo et la voie verte Carquefou-St Mars (ainsi que la future voie Ligné-Châteaubriant dont les travaux ont débuté pour la portion reliant Ligné à Joué sur Erdre via Nort-sur-Erdre) ne desservent que certains secteurs dans un usage tourné principalement vers les loisirs ; ailleurs les itinéraires sont généralement courts et discontinus. Les stationnements vélos sont insuffisamment développés.
- Pour les piétons : les trottoirs sont souvent trop étroits dans les bourgs et la marche n'est pas sécurisée le long des grandes routes entre les bourgs

L'association ICPA dans son étude concernant principalement Ancenis-Saint Géréon a préconisé la mise en place d'un plan vélo local visant une meilleure cohérence des infrastructures (pistes cyclables sans discontinuités), une offre de services plus étoffée (vélobus, parking à vélos, ateliers de réparation...) et le développement d'un programme ambitieux de sensibilisation.

Au niveau national, le plan vélo adopté en 2018 vise à tripler la part modale du vélo d'ici 2024 en mettant l'accent sur la lutte contre le vol de vélos et le développement d'aménagements sécurisés, d'incitations à la pratique du vélo et d'une culture vélo.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

La part importante que représentent les déplacements de proximité (moins de 5 à 10 km) offre un vrai potentiel pour le développement des mobilités actives. Mais l'expression de ce potentiel suppose de débloquer les freins existants grâce à l'établissement de schémas directeurs de pistes cyclables et de stationnements sécurisés à l'échelle des communes et du territoire communautaire, voire à la mise en place d'incitations économiques à l'usage de vélos et de vélos à assistance électrique.

Développer des cheminements doux à proximité des écoles primaires et maternelles notamment par la mise en place de cyclo-bus et de pédibus : des expériences semblent avoir existé à Ancenis et seraient à relancer sur plusieurs communes. Des challenges inter-écoles sont des moteurs possibles. Cela serait aussi un prolongement des actions de sensibilisations et de formation dans les classes.

Éloigner ou limiter les dépose-minutes aux abords des écoles (avec présence de personnel municipal pour encadrer le déplacement des enfants et faire changer les habitudes).

Former les scolaires : des actions déjà menées par le passé sont à renouveler et étendre à la fois pour sensibiliser et sécuriser à la pratique, en abordant à la fois comment « maîtriser l'engin » (vélo mais aussi trottinette etc..), le code de la route et les bons comportements à adopter.

Via les scolaires on peut aussi toucher les parents : sensibiliser à la sécurisation des déplacements de leurs enfants, voire organiser des ateliers formations des parents au petit entretien des vélos de leurs enfants.

Vélos triporteurs à assistance électrique : acquérir une flotte municipale proposée au grand public en location ou bien encourager les marchands de cycles à en proposer en location, par exemple en les sollicitant régulièrement pour des livraisons dans le cadre d'activités municipales ?

Proposer avec les communes et des associations spécialisées des séquences de remise en selle, d'apprentissage du VAE, d'entraînement à utiliser les voies cyclables ou partagées et à adopter les « bons comportements » pour les adultes voire les clubs des aînés

PMR⁵ : porter aussi une attention aux revêtements des voies pour les PMR ou à une signalétique sonorisée, en concertation avec les associations et organismes compétents.

7. Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages

A l'heure actuelle, des infrastructures existent sur le territoire du Pays d'Ancenis pour encourager la pratique du covoiturage : 28 aires de covoiturage (créées par le Conseil Départemental), des panneaux points stops installés par le Conseil Départemental (4 sur l'axe Ancenis-Varades qui fonctionnent plutôt bien, d'autres panneaux étaient en projet mais ont été mis en suspens du fait de la crise sanitaire qui est peu propice au covoiturage du fait des risques de contamination qui peuvent perdurer), des places réservées aux voyageurs pratiquant le covoiturage sur le parking de la gare d'Ancenis (il serait intéressant d'en connaître les résultats). En revanche, la COMPA n'a pas mis en place de site Internet de mise en relation ou d'incitations techniques ou financières. Il n'existe pas non plus sur le territoire d'actions en faveur de l'autopartage.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

Comme développé dans le rapport du Conseil de Développement sur la mobilité domicile-travail, la part des déplacements domicile-travail de moyenne distance (au-delà de 20 km) peut être couverte par des solutions de covoiturage spontané ou, de préférence, organisé. Ceci suppose de la part des entreprises une démarche volontaire qui peut être accompagnée par les pouvoirs publics ainsi que le développement d'outils pour faciliter les organisations.

Promouvoir la pratique du covoiturage organisé ou spontané pour d'autres types de motifs de déplacements : achats, loisirs, rendez-vous divers. En particulier, développer le covoiturage événementiel, en visant d'abord les cinémas et salles de spectacles du Pays d'Ancenis, en proposant pour chaque billet vendu de proposer/chercher un covoiturage sur un site dédié sur le modèle de ce qui est proposé à Nantes par le Grand T.

Développer un système d'autopartage de véhicules (électriques ou hybrides) acquis par la collectivité :

- Il existe de plus en plus d'exemples en milieu rural (Exemple de la Communauté de Communes des Avoirs, du Pays du Mans, de la Communauté de Communes de Châteaubriant-Derval, ...). Attention

toutefois à faire que la réservation de véhicule ne passe pas forcément par l'utilisation du numérique (tout le monde n'a pas les équipements/les savoir-faire nécessaires)

- Attention également nous avons 20 communes et il serait nécessaire qu'il y ait des véhicules dans chaque commune donc cela peut vite être coûteux pour la collectivité, c'est pourquoi l'autopartage peut être envisagé comme la mutualisation avec des particuliers d'une flotte de véhicule déjà acquis et utilisés par la collectivité pour les déplacements professionnels de ces agents
- Le conventionnement de l'usage pendant le week-end de véhicules de service par des associations peut aussi être étudié.

Promouvoir l'autopartage entre particuliers (cf exemple de la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien) : Pourquoi pas avoir par commune un registre des foyers prêts à partager leur deuxième voiture ?

Pour développer les mobilités partagées de type covoiturage et autopartage, la mise en place d'infrastructures et outils divers ne saurait suffire : l'enjeu sera surtout de mettre en place des actions d'animation et de sensibilisation pour faire évoluer les mentalités.

8. Organiser des services de mobilité solidaire

Sur le Pays d'Ancenis, l'offre de mobilités solidaires existante consiste surtout en :

- Le transport solidaire proposé par 6 associations qui couvrent l'ensemble du territoire du Pays d'Ancenis. La COMPA ne joue à ce jour aucun rôle dans le transport solidaire. Ce service vise des déplacements ponctuels (ex : rdv admin ou médical, courses, visites à des proches en EHPAD, etc.) et s'appuie sur des conducteurs bénévoles. Une participation financière modique est demandée à la personne transportée.
- Le Réseau mobilité géré par l'association d'insertion ELI pour le compte de la COMPA. Il consiste en une mise à disposition à des tarifs attractifs et pour une durée de 3 mois maximum et des motifs de type travail/formation/stage de 25 scooters et 3 voitures (+ 3 VAE depuis l'été 2020)

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

L'enjeu majeur pour la COMPA est de définir son positionnement vis-à-vis de structures agissant déjà sur le sujet des modalités solidaires (associations de transport solidaire, Réseau mobilité animé par ELI...)

Laisser les associations gérer le transport solidaire, mais créer un lien et être à l'écoute de ces associations en les rencontrant dans le cadre de la prise de compétence ; reconnaître le transport solidaire comme un service essentiel, proposant du transport mais aussi un accompagnement social personnalisé.

Voir si la COMPA peut avoir un rôle de :

- coordination : pousser notamment à une harmonisation des règles de fonctionnement entre les associations du territoire, en particulier à Ancenis-St Géréon où l'offre est beaucoup plus limitée que sur les autres communes
- soutien à la création d'un accompagnement à l'usage des transports en commun (train vers Nantes ou Angers, bus et tram sur Nantes et Angers), car c'est aussi pour ça que les gens sollicitent du transport solidaire jusqu'aux grandes villes au lieu de prendre le TAD jusqu'à la gare d'Ancenis .
- Communication : dans le cadre de la communication globale que la COMPA mettra en œuvre concernant les différentes offres de mobilités existant sur le territoire
- co-financement : par exemple du transport solidaire qui a un coût beaucoup plus élevé pour l'utilisateur que le TAD

Étoffer le parc de véhicules en partage, et en particulier de VAE, du Réseau Mobilité

Soutenir d'autres initiatives en faveur de la mobilité solidaire, comme des ateliers de (re)prise en main d'un scooter, de préparation au code de la route, de formation au permis B avec pédagogie adaptée.

9. Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes en difficulté

L'offre actuelle sur le territoire en la matière est la « plateforme mobilité » portée par la structure d'insertion ELI. Il s'agit d'une expérimentation de 18 mois, avec l'embauche d'une « conseillère mobilité » dans le cadre d'un appel à projet du Département et des Fonds Européens. Ce service est réservé à des personnes orientées vers ELI par l'Unité Emploi, la Mission Locale, Pôle Emploi, une Structure d'Insertion par l'Activité Economique ou une Assistante Sociale. Concrètement, l'accompagnement des bénéficiaires de la plateforme mobilité part d'un diagnostic puis un plan d'actions est préparé afin que la personne devienne autonome dans sa mobilité. Cette expérimentation s'achève en décembre 2020 et la question de son devenir se pose.

Précautions, préconisations, bonnes questions à se poser

L'évolution des pratiques de mobilité nécessite une communication et une animation efficaces et la mise en place d'une plateforme mobilité serait un outil important pour répondre aux besoins d'animation des mobilités sur le territoire. Pour cela, le Conseil de Développement propose que ce service de conseil et d'accompagnement à la mobilité s'adresse au grand public, et pas seulement aux seules personnes en difficulté visées par la loi (cf intitulé de la composante reprise en titre de cette sous-partie).

La question d'une « plateforme mobilité » qui offrirait du conseil et de l'accompagnement individualisé à la mobilité a été examinée dans le cadre de l'étude du Conseil de Développement portant sur la mobilité domicile-travail, afin d'accompagner les personnes rencontrent des difficultés particulières de mobilité dans leur accès à l'emploi mais aussi toute personne pour ses déplacements domicile-travail. Cette plateforme pourrait aussi bénéficier au grand public pour tous types de déplacements.

Il est préconisé que cette plateforme endosse les missions suivantes :

- Intégration/conseil sur l'offre de mobilité du territoire
- Diagnostic et suivi personnalisé des personnes les plus en difficulté
- Proposition de services : ateliers/formations, prêt de véhicules, aides financières (permis, achat de véhicule)
- Faire remonter les besoins exprimés par les usagers, identifier des axes de progrès
- Animer un réseau d'acteurs autour de la mobilité

Concrètement, cette plateforme pourrait prendre la forme d'un lieu physique ouvert au public, géré par la COMPA directement ou par une association conventionnée.

10. Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants

Dans l'étude du Conseil de Développement du Pays d'Ancenis sur les « Mobilités domiciles travail » il est préconisé la création d'une plate-forme mobilité : outre le grand public et les personnes en difficulté, celle-ci pourrait viser les employeurs et gestionnaires d'activités. En effet, c'est une plate-forme « mixte » que nous proposons, à la fois pour des questions de cohérence politique et de bon utilisation des moyens engagés.

11. Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement

Le Pays d'Ancenis n'est pas confronté à un souci majeur de logistique urbaine. Pour autant, la question est posée de l'acheminement terminal des marchandises, dont l'enjeu social et environnemental est notable. En regroupant les livraisons avec des moyens doux de transport, il est possible de réduire certains déplacements ponctuels et d'assurer un approvisionnement de proximité, tout en favorisant du lien social.

Des initiatives privées commencent à émerger, mais la faible densité de population pose le problème de leur viabilité économique. Il y aurait sans doute une réflexion à mener afin d'encourager ces incitatives privées, notamment dans le champ des mutualisations entre entreprises et/ou de modes de transport logistique plus respectueux de l'environnement, par subventionnement ou par prestation.

Conclusion

Le Conseil de Développement invite la COMPA à prendre la compétence mobilité.

Le pays d'Ancenis est multipolarisé donc les enjeux de mobilité sont importants. Certaines « composantes » de la compétence peuvent s'avérer coûteuses mais leur prise en charge pourrait répondre à des questions d'équilibre territorial. Il y a aussi un important enjeu environnemental lié à l'émission de gaz à effet de serre (GES), le transport routier représentant 32 % du total des GES en Pays d'Ancenis.

L'enjeu de cette prise de compétence sera de mener un travail à la fois d'ordre stratégique et opérationnel avec les intercommunalités voisines, avec Nantes Métropole et dans une moindre mesure Angers Métropole, mais aussi avec le Sud-Loire au sein du bassin de mobilité auquel le Pays d'Ancenis est rattaché.



Le Conseil de Développement, qu'est-ce que c'est ?

Organe consultatif du Pays d'Ancenis, le Conseil de Développement a été créé en 2005. Il permet l'implication d'acteurs du territoire de tous horizons sur les problématiques du territoire.

Il est associé régulièrement aux démarches engagées par la COMPA sur le territoire (élaboration du Projet de Territoire, politiques contractuelles, participation aux études sectorielles) et s'implique, sur saisine de la COMPA ou auto-saisine, dans des réflexions sur différents sujets.

Ainsi, le Conseil de Développement a réalisé plusieurs études : sur les freins au développement des entreprises du Pays d'Ancenis (2018-2019), l'accompagnement à la création d'entreprise (2016-2017), les circuits courts alimentaires de proximité (2014 -2015), la jeunesse (2012), le handicap (2013-2016), la dématérialisation des services au public (2018-2019), la mobilité domicile-travail (2019-2020, publication et présentation aux élus communautaire prévues prochainement).

A cela s'ajoute de nombreuses contributions (sur le projet de territoire en 2019, sur le bien vieillir en 2014, sur le SCOT en 2013...) et l'organisation de débats ouverts au public (cinés-débats ou conférences sur le devenir du Pays d'Ancenis, l'Union Européenne, la mobilisation citoyenne etc.).

Vous pouvez retrouver nos travaux sur le site internet de la Communauté de Communes du Pays d'Ancenis : www.pays-ancenis.com (Rubriques : COMPA/Nos Partenaires/)

Tél : 02.40.96.44.79 / conseil-de-developpement@pays-ancenis.com