

Accompagnement des collectivités du SIOCA sur la prise de compétence mobilité

09/12/2020 – atelier d'échanges avec la communauté de communes du Pays bigouden sud

M. Le Doaré, président de la CCPBS, introduit l'atelier en présentant le déroulement et le contenu du partenariat avec le Cerema puis passe la parole à M. Strauss du Cerema pour dérouler le support de présentation.

1. Présentation de la LOM

Plusieurs questions sont posées sur les contours de la compétence :

Q : Concernant les aménagements cyclables, les communes ayant la compétence voirie, comment est mise en œuvre la compétence de financement des aménagements cyclables par l'AOM locale ?

R : Plusieurs organisations sont possibles, mais dans les communautés de communes qui n'ont pas la compétence voirie, ce financement passe généralement par un fond de concours attribué aux communes pour subventionner les travaux d'aménagements de leur voirie. Le taux de subvention dépend généralement de l'inscription de l'aménagement dans le schéma cyclable intercommunal et le montant total de subvention peut être plafonné par an et par commune. L'initiative de la communauté de communes du Pays fousnantais est donnée en exemple.

Q : Aujourd'hui des services de TAD sont organisés par l'EPCI par délégation de la région. Que deviennent ces services si la communauté de communes décide de prendre la compétence mobilité ?

R : Concernant les services de transports collectifs (réguliers, à la demande et scolaires), sans action de la part de la communauté de communes au moment de la prise de compétence, les services existants organisés par la région restent du ressort de la région. Par ailleurs, la région pourra toujours déléguer tout ou partie de sa compétence d'AOM régionale aux AOM locales. L'organisation actuelle pourra donc être maintenue. Par ailleurs, il est à noter que, même dans cette situation où les services collectifs sont gardés par la région, la communauté de communes pourra organiser, en complément, des services réguliers ou à la demande si elle juge cela pertinent. Par contre, le transport scolaire restera entièrement du ressort de la région (avec possibilité de délégation à la communauté de communes, aux communes, aux établissements scolaires ou à des associations).

Q : La communauté de communes peut-elle choisir de ne prendre qu'une partie de la compétence ?

R : La LOM est très claire sur ce point, la compétence mobilité n'est pas sécable. Par contre, comme indiqué précédemment, la communauté de communes n'a pas l'obligation de reprendre les services collectifs aujourd'hui organisés par la région. D'autre part, si l'AOM détient tous les leviers pour mettre en œuvre sa politique de mobilité, la seule obligation réglementaire est de créer et réunir au moins une fois par an le comité de partenaires. C'est bien l'AOM locale qui choisira, en fonction des besoins et des caractéristiques de son territoire, les solutions de mobilité qu'elle mettra en œuvre.

Q : Certains points dans les statuts semblent incohérents ? Serait-il possible d'avoir un accompagnement sur ce sujet ?

R : Effectivement, la lecture des statuts de la communauté de communes laisse apparaître certaines irrégularités. D'une part, une compétence « Mise en place et gestion d'un réseau de transports collectifs et d'équipements accessoires d'intérêt communautaire en complément du réseau armature départemental » inscrit dans la partie « compétences obligatoires » alors que la compétence transports collectifs est une compétence facultative pour une communauté de communes. D'autre part, la compétence « participation du développement de l'intermodalité en matière de transports » également dans la partie « compétences obligatoires ».

On peut également noter la présence de plusieurs compétences qui n'ont a priori fait l'objet d'aucun exercice pratique :

- Transports collectifs ;
- Intermodalité ;
- Financements d'aménagements cyclables.

L'ensemble de ces éléments amène une première recommandation consistant à délibérer quel que soit le choix en matière de compétence mobilité. Il serait utile que cette délibération soit précédée ou s'accompagne d'une refonte des statuts pour éclaircir le périmètre des compétences portées par la communauté de communes de celles portées par les communes. Le Cerema pourra apporter un éclairage sur ce point.

Q : Ce transfert de compétence ne peut-il être vécu par les communes comme un nouveau recul de leur périmètre d'action, même s'il est compréhensible que, sur la question des mobilités, l'échelle de la commune peut parfois être un peu trop petite ?

R : La LOM demande aux communes de se positionner sur un transfert de compétence assez original. En effet, les communes n'ont pas le choix entre conserver leur compétence ou la transférer à la communauté de communes, comme c'est le cas habituellement. Dans le cas de la compétence mobilité, elles ont le choix entre transférer la compétence à la communauté de communes ou la transférer à la région. Même si, dans le deuxième cas, les services organisés aujourd'hui par les communes pourront être conservés par ces communes, elles ne seront plus AOM. Ceci signifie qu'elles ne pourront plus créer de nouveaux services et qu'elles ne pourront plus non plus apporter des modifications substantielles aux services existants.

2. Actions déjà menées sur le territoire

Q : Un besoin qui peut être identifié sur le territoire concerne la mobilité liée aux événements (festivals, fêtes, etc.) et celle des jeunes en soirée et nuit pour rejoindre les établissements type boîtes de nuit. Y'a-t-il des exemples d'actions de territoires aux caractéristiques similaires à celles de CCPBS qui ont des actions sur ces sujets ?

R : Le Cerema a mené une étude sur la mobilité liée aux grands événements, y compris dans des territoires peu denses (Vieilles Charrues par exemple). Par contre, pas d'exemples sur la mobilité en soirée et nuit à donner pour le moment. Le Cerema verra si des exemples sont connus. Une idée peut être d'intégrer cette question dans l'étude sur les services à destination des touristes et mutualisables pour les habitants lancée par Quimper Cornouaille Développement.

Q : Une des actions qui pourrait être lancée concerne le raccordement de la voie verte du littoral (voie de niveau régional) aux bourgs et centres d'intérêt du territoire. Cette action serait-elle dans le champ de la compétence mobilité ?

R : Oui, du point de vue de la programmation et du financement. La maîtrise d'ouvrage pourrait être assurée par l'AOM s'il s'agit d'infrastructures neuves (voie verte en dehors du réseau de voirie existant) mais, en général, la maîtrise d'ouvrage sera portée par le gestionnaire de la voirie sur laquelle l'AOM souhaite faire passer l'aménagement.

3. Les documents de planification du territoire

En complément de ce qui est indiqué, M. Le Doaré indique qu'une réflexion vient d'être lancée pour l'élaboration d'un PLUiH permettant une meilleure prise en compte des possibilités d'urbanisation compatibles avec la loi littoral (11 des 12 communes concernées).

Le Cerema indique que le document de stratégie mobilité qui va être élaboré à l'échelle du SIOCA dans le cadre de l'AMI TenMOD sera à intégrer pour la partie « mobilité » dans ce PLUiH. Le Cerema indique également que ce document, qui pourra s'apparenter à un plan de mobilité simplifié, a l'avantage de ne pas avoir de liens réglementaires avec les autres documents, sa prise en compte se fera donc sur la base du volontariat.

Par ailleurs, M. Le Doaré indique que la CC est dans l'obligation de réaliser un PCAET mais la démarche n'est pas lancée, le territoire dispose également d'une stratégie touristique, d'une stratégie portuaire et d'une stratégie concernant les zones d'activité communautaires et les zones économiques.

4. Répartition des compétences entre EPCI et communes

Le Cerema indique qu'un des points marquant sur ce sujet est l'hétérogénéité de la répartition des compétences entre les quatre EPCI du SIOCA. Si une réflexion s'engage sur une prise de compétence à cette échelle, la question de la convergence des répartitions des compétences dans les quatre EPCI se posera.

5. Attentes et craintes par rapport à la LOM

Cette partie amène quelques questions, mais une bonne partie des attentes et craintes ont déjà été exprimées. Les élus formulent tout de même une attente concernant les leviers financiers mobilisables, notamment de la part de l'Etat, de la région et du département.

R : le Cerema indique qu'un site a été créé par l'Etat pour répertorier l'ensemble des aides financières et techniques disponibles sur un territoire donné. Le site contient notamment les aides financées par les crédits d'économie d'énergie (CEE) qui peuvent financer certaines actions en lien avec la mobilité.

Q : si la compétence est prise au niveau du SIOCA, comment organiser les relations avec Quimper Bretagne Occidentale ?

R : Deux possibilités :

- Voir avec la région si elle est d'accord pour définir un bassin de mobilité à l'échelle de la Cornouaille (SIOCA, QBO, CCPF et CCA). Si c'est le cas, la région devra élaborer et faire signer par l'ensemble des AOM, le conseil départemental et le conseil régional un contrat opérationnel de mobilité qui abordera la question de la coordination des offres de mobilité et les coopérations entre les AOM ;
- Elargir les attributions de Quimper Cornouaille Développement, qui a l'avantage d'exister, pour faire de la mobilité un des sujets de travail de l'agence à l'échelle de la Cornouaille.

Q : Faudra-t-il délibérer pour rendre le schéma cyclable « opposable » ?

R : L'intérêt d'une telle délibération serait notamment, dans le cadre des nouvelles dispositions de la LOM, de justifier le potentiel cyclable d'une voie routière. En effet, dans ce cas, lors d'une rénovation importante de la voie en question, le maître d'ouvrage sera dans l'obligation de prévoir des aménagements pour les piétons et les cyclistes. En l'absence de délibération, la portée du schéma cyclable pourrait être bien moindre.

Q : Concernant les programmes financés via CEE, les projets sont-ils présentés par les collectivités locales ou est-ce la région qui pilote les dossiers ?

R : la plupart des programmes financés par les CEE prennent la forme d'appels à projets et sont donc ouverts à toutes les collectivités. Les conditions pour déposer une demande sont précisées pour chacun des programmes. La plate-forme aides-territoires (<https://aides.francemobilites.fr/>) recense l'ensemble des aides financières et techniques disponibles pour une collectivité donnée.