

FIGHE' 5

POURQUOI PRENDRE LA COMPÉTENCE « MOBILITÉ » ?

CE QUE PEUT APPORTER LA PRISE DE COMPÉTENCE : UNE PLUS-VALUE POUR LE TERRITOIRE

La Loi d'Orientation sur les Mobilités vise à ce que sur chaque territoire un niveau de collectivité soit en mesure de maîtriser l'élaboration d'une stratégie locale de mobilité dans le cadre de son projet de territoire en lien avec les autres politiques publiques locales (action sociale, aménagement, urbanisme, environnement, tourisme, énergie, santé...).

Plusieurs éléments peuvent inciter une Communauté de Communes à prendre la compétence organisation de la mobilité :

- **Élaborer et mettre en œuvre une stratégie locale de la mobilité :** L'AOM dispose des moyens d'actions pour définir, mettre en œuvre et évaluer sa politique de mobilité au niveau local. Elle peut s'appuyer sur le plan de mobilité simplifié, outil d'aide pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie de mobilité locale.
- **Fédérer les acteurs locaux :** En tant qu'AOM, la Communauté de Communes organise le Comité des partenaires pour informer, concerter et communiquer sur sa politique mobilité à minima une fois par an. Ce Comité lui permet d'évaluer et améliorer son offre de services, en associant les acteurs locaux concernés : représentant des employeurs, des associations, d'usagers ou d'habitants ainsi que tout acteur qu'elle estime pouvoir l'aider à évaluer les besoins et les réponses à déployer.
- **Être un acteur majeur de l'écosystème local de la mobilité :** La LOM crée un nouvel outil pour favoriser la coordination des AOM entre elles, le contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité.
- **Connaître les caractéristiques de la mobilité de son territoire ainsi que l'offre de services déjà existante :** Plusieurs sources ou méthodes peuvent être mobilisées pour obtenir rapidement une image des besoins de mobilité du territoire. Ce travail de diagnostic permettra à la Communauté de Communes AOM de mettre en évidence les lacunes, les améliorations nécessaires et les besoins de coordination parmi les services présents sur son territoire.
- **Identifier les enjeux de mobilité de son territoire :** La mise en évidence des services de mobilité constitutifs de l'offre existante sur son territoire ainsi que les besoins identifiés permet à l'AOM de définir les enjeux de mobilité de son territoire. Ils peuvent porter sur l'accessibilité des différentes polarités du territoire, l'accessibilité pour les personnes vulnérables, l'articulation des différents modes de déplacement...
- **Développer des services adaptés au territoire :** L'identification des enjeux permet à l'AOM de choisir d'activer différents leviers d'actions afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité de son territoire, à savoir organiser des services, contribuer financièrement ou techniquement au développement de projets développés par d'autres acteurs, offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité.
- **Mobiliser les leviers financiers à la disposition des Communautés de Communes :** Pour assurer le financement des actions et services qu'elle souhaite mettre en place, l'AOM peut bénéficier, si elle organise un service régulier de transports, du versement mobilité. Lorsqu'un versement mobilité est prélevé auprès des employeurs, il peut financer l'ensemble des dépenses relatives à la compétence AOM. La collectivité AOM peut aussi faire appel à d'autres subventions ou recettes tels que les dispositifs de soutien de l'Etat (DSIL, CPER, DETR...), les appels à projets et manifestations d'intérêt thématiques portés par l'Etat, ses opérateurs ou certaines collectivités territoriales, les programmes « certificats d'économies d'énergies », les offres de financement de la banque des territoires.

LA COMPÉTENCE « MOBILITÉ » : A QUELLE ÉCHELLE ?

Lorsque la Communauté de Communes a pris la compétence « mobilité », elle peut choisir de l'exercer :

- Soit à l'échelle de son territoire ;
- Soit à une échelle plus large, un pôle métropolitain ou un syndicat mixte, ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences (SCoT, PNR...).

Dans le cas contraire, la Région deviendra automatiquement AOM sur le territoire de la Communauté de Communes dès le 1er juillet 2021 avec une faible possibilité de retour en arrière.

Par ailleurs, la mutualisation de la compétence AOM à une échelle plus large que celle de l'EPCI (PETR ou Syndicat Mixte par exemple) peut permettre des économies d'échelles intéressantes pour les budgets de fonctionnement ou d'animation par exemple. Le choix de transférer la compétence « mobilité » à un syndicat mixte peut rendre plus pertinent d'organiser un service régulier, sur un territoire plus étendu, en mobilisant le versement mobilité de plusieurs AOM.

UNE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES NE DEVIENT PAS AOM

QUELLES INCIDENCES ?

Si la Communauté de Communes ne prend pas la compétence « mobilité », la Région devient AOM locale en lieu et place de l'EPCI à compter du 1er juillet 2021. A partir de ce moment plusieurs leviers d'actions ne sont plus mobilisables par la Communauté de Communes :

- Elle ne peut pas prélever le versement mobilité sur son territoire ;
- Elle ne peut pas organiser des services de mobilité ;
- Elle n'est plus partie-prenante obligatoire du contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité ;
- Elle ne peut pas bénéficier des dispositifs d'accompagnement notamment financiers qui visent les AOM ;

D'autres compétences pourront néanmoins lui permettre d'agir :

- La compétence « aménagement » pour « élaborer des documents de planification qui peuvent encadrer certains enjeux de mobilité : PLUi, SCoT, PCAET...

- La compétence « voirie » et éventuellement les pouvoirs de police associés, pour réalisation de voies et/ou de stationnements réservés aux mobilités actives et partagées ;
- La compétence « action sociale » permet d'agir sur l'accompagnement individualisé des personnes en difficulté.

REDEVENIR AOM APRÈS 2021 SOUS CONDITIONS

Lorsqu'une Communauté de Communes n'a pas pris la compétence « mobilité » avant le 1er juillet 2021 deux cas de figures lui offrent la possibilité de la voir revenir au niveau local :

- Lors d'une fusion avec un ou plusieurs EPCI ;
- Lors de la création ou de l'adhésion à un syndicat mixte auquel elle décide de transférer sa compétence d'organisation de la mobilité.

RÉFLEXIONS VERS LA PRISE DE COMPÉTENCE « MOBILITÉ » : ACCOMPAGNEMENT PAR LE CEREMA

Le SIOCA et les 4 communautés de communes du territoire sont accompagnées par le CEREMA afin de se positionner sur la prise de compétence mobilité avant le 31 mars 2021.

À travers un accompagnement local de plusieurs territoires partenaires et une animation nationale, l'objectif est d'alimenter les connaissances sur cette prise de compétence au bénéfice de tous les territoires par le biais d'un document de synthèse qui constituera un outil méthodologique.

Une fiche plus détaillée sera consacrée à ce projet d'accompagnement vers la prise de compétence. Vous pouvez retrouver plus d'information sur le site internet du SIOCA : <https://www.sioca.fr/projets/reflexions-vers-la-prise-de-competence-mobilite/>

ACCOMPAGNEMENT CEREMA : ENTRETIENS AUPRÈS DES ÉLUS DU TERRITOIRE

Des entretiens ont été organisés en deux temps :

- Avec les élus communautaires de chaque Communauté de Communes pour faire le point sur les compétences portées à l'échelle de l'EPCI, de la commune et sur les documents de planification existants ou en projets ;
- Avec les Maires et Présidents d'EPCI de l'ouest Cornouaille pour recueillir leur position sur la prise de compétence « mobilité » et les éléments qu'ils identifient en faveur ou défaveur de la prise de compétence, à la fois à l'échelle communautaire et à l'échelle syndicale.

Les présentations et les comptes rendus sont disponibles sur le site internet du SIOCA : <https://www.sioca.fr/projets/reflexions-vers-la-prise-de-competence-mobilite/>

La capitalisation des entretiens a été traitée sous la forme d'une analyse AFOM (avantages, faiblesses, opportunités, menaces).

	Atouts du territoire concernant la mobilité	Faiblesses du territoire concernant la mobilité
SIOCA	La mobilité est déjà abordée dans le SCoT, expérience concernant le portage de politiques publiques à l'échelle du SIOCA. La LOM permet de mettre le sujet de la mobilité à l'agenda de l'ensemble des élus.	Les connaissances et les motivations à agir sur le sujet des mobilités ne sont pas égales sur le territoire. La prise de contact avec les services de la Région n'est pas évidente. Il n'y a pas de chargé de mission mobilité à l'antenne de Quimper.
DZCO	Nombreux projets en cours ou à l'étude sur le territoire. Des expériences existent sur différents types d'offres de mobilités (transports réguliers, autopartage...).	Service TUD'BUS onéreux qui n'est pas adapté à tous les territoires.
CCCSPR	De plus en plus de projets lancés sur la mobilité dans les territoires.	Territoire très isolé et rural qui implique un fort usage de la voiture et peu d'alternatives. Il existe peu de solutions pour les jeunes ou les personnes âgées.
CCHPB	Nombreux projets lancés ou en cours de réflexion sur les modes actifs, le covoiturage, le transport à la demande. Territoire de l'ouest Cornouaille assez proche des polarités.	Pas de polarités dans le territoire. De nombreux déplacements nécessitent l'usage de la voiture. Peu de solutions pour les personnes non motorisées.
CCPBS	Beaucoup de réalisations notamment sur les aménagements cyclables. Territoire attractif notamment en période estivale. Faibles distances entre les différentes polarités, cela est un atout pour les modes actifs.	Peu de services réguliers en dehors des transports scolaires. Des problèmes de cohabitation entre les différents usagers en période estivale.
	Opportunités liées à la prise de compétence	Menaces liées à la prise de compétence
SIOCA	Possibilité de travailler à l'échelle du SIOCA pour mettre en cohérence les politiques mobilités. Possibilité d'expérimenter de nouvelles solutions.	Risque de manque de moyens techniques, humains et financiers. Risque lié au peu de contact établis jusqu'à présent avec la Région, or, certaines actions dépendront des relations avec le Conseil Régional.
DZCO	Extension de services existants à d'autres parties du territoire, ajout de services à des offres existantes. Demande de subvention ou établir des réponses à des appels à projets ciblés sur les AOM.	Coût de l'extension du service TUD'BUS.
CCCSPR	Mettre en place des services de covoiturage et de mobilité solidaire. Saisir les leviers d'actions existants pour ne pas rester en marge.	Risque d'avoir des territoires à deux vitesses suivant les moyens disponibles. Appréhension sur les moyens humains et financiers.
CCHPB	Développement de solutions, réflexion à l'échelle de l'ouest Cornouaille. Faire le poids face à QBO et CCA dans les discussions avec la Région.	Appréhension sur les moyens humains et financiers et sur la bonne échelle d'exercice de la compétence.
CCPBS	Déclinaison du schéma vélo ouest Cornouaille. Traiter les liaisons avec Quimper. Développer de nouvelles solutions (télétravail, services mutualisés...)	Risques financiers. Appréhension sur les services portés par les communes.

ACCOMPAGNEMENT CEREMA : ATELIERS « PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ »

Un atelier a été organisé, le 10 février 2021, à destination des élus communautaires de l'ouest Cornouaille afin de se positionner sur la prise de compétence « Mobilité ». Les élus ont travaillé sur trois scénarios :

- 1/ La Région est AOM locale sur une ou plusieurs Communautés de Communes ;
- 2/ L'ensemble des Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille prennent la compétence « mobilité » ;
- 3/ L'ensemble des Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille prennent la compétence « mobilité » et la transfèrent au SIOCA dans un second temps ;

RESTITUTION DES TRAVAUX EN ATELIERS (Le scénario 1 n'ayant pas reçu l'adhésion des élus, il n'est pas développé ici)

SCENARIO 2	
Avantages	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Garder le pouvoir de décision, choix des développements par chaque EPCI ; • Bonne connaissance du territoire, bonne capacité de réponse à la population, plus de proximité ; • Rythme adapté à chacun ; • Lien établi par le SIOCA : études d'itinéraires cyclables et rapprochements entre services ; • Mutualisation ; • Maîtrise locale prise en compte des caractéristiques des territoires ; • Possibilité de déléguer certaines missions au SIOCA ; • Coordination entre EPCI et prise en compte des besoins locaux ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertation et coordination entre les EPCI ; • Capacité d'échanges avec d'autres EPCI (QBO) ; • Mise en place d'un service technique pour la communauté de communes ; • Augmentation des différences entre EPCI, financement différents suivant territoire ; • Gestion des liaisons intercommunautaires plus difficiles ; • Réponses aux AAP ou AMI ; • Moyens financiers ;
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Echanges avec SIOCA ; • Montée en compétence ; • Rôle du SIOCA : lien entre les EPCI ; • Lien Région – EPCI conservé ; • Mutualisations possibles entre EPCI ; • Services pour les touristes : mise en valeur de points d'intérêt locaux ; • Renforcement de la solidarité (entre les communes au niveau EPCI) ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Lourdeur du système -> risque de lenteur ; • Moyens financiers à rechercher ; • Trouver les compétences ; • Complication de négociation (4 AOM) ; • Différentes maturités des EPCI, risque de décrochage des EPCI les plus en retard sur le sujet ; • Rupture de continuité si il n'y a pas assez de coordination ;
SCENARIO 3	
Avantages	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Habitude de travail à l'échelle SIOCA (consolidation) ; • Poids des 4 EPCI envers QBO ; • Déjà des points communs + solidarité existante à renforcer ; • AMI déjà obtenu, réponse collective aux AAP ; • Suppression des frontières pour les services transport ; • Demande de temps pour une décision collégiale ; • Meilleure coordination ; • Echelle la plus pertinente ; • Véritable schéma de mobilité à l'échelle Ouest Cornouaille ; • Partage d'expériences ; • Travail et stratégie commune aux quatre EPCI -> cohérence pour les habitants ; • Compétence reconnue sur vélo (point central de la politique mobilité) ; • Mutualiser les moyens humains et financiers ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ecart importants de vision du territoire entre les 4 EPCI ; • EPCI portent la somme des intérêts particuliers plutôt qu'intérêt général, accord sur les objectifs sinon il y a un risque de frustration ; • La gouvernance du SIOCA n'est peut être pas adaptée ; • Manque d'adhésion des EPCI envers le SIOCA et le projet mobilité ; • Contractualisation Région ; • Risque que les communes trouvent le centre de décision lointain ;
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure structuration du SIOCA en renforçant ses moyens ; • Plus d'adhésion des EPCI vers le SIOCA ; • Projets avec QBO (ScoT à l'échelle QCD) ; • Plus de moyens pour étudier des solutions innovantes (mobilité inversée, TAD) ; • Versement mobilité à l'échelle du SIOCA permet la solidarité entre les EPCI • Délai souple pour le transfert de compétence ; • Mieux faire connaître le rôle et la place du SIOCA à la population • Contractualisation Région ; • Travail en cours via AMI TenMOD ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle échelle territoriale pertinente pour travailler sur la mobilité ? QBO en plus ? • Eloignement du SIOCA par rapport à la population ; • Moyen en personnel insuffisant aujourd'hui ; • Réaction des entreprises vis-à-vis du versement mobilité -> communication vers les employeurs et la population ; • Bien mettre au point la gouvernance pour que tous les besoins soient pris en compte • Question du TUD'Bus ;
<p>Suite aux ateliers, les élus, après une synthèse des Présidents des EPCI, ont fait part de leur volonté de s'orienter, dans un premier temps, sur le scénario 2.</p>	