



Lancement du GART Sud

Compte-rendu du webinaire du 6 novembre 2020

1. Objectif du webinaire

- Lancer la création du Gart SUD pour co-animer avec la Région la dynamique de coordination des mobilités sur le territoire régional dans le cadre de mise en œuvre de la loi LOM
- Rappeler le rôle de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports aux compétences élargies et chef de file de l'intermodalité et de ses ambitions
- Présenter la loi Lom sur les enjeux et le rôle de la Région dans son nouveau positionnement en tant que chef de file de la mobilité
- Présenter la proposition de la Région Sud (méthode-transfert, bassins de mobilité et bouquet de services, calendrier...)

2. Synthèse de l'expression des participants

INTRODUCTION

Monsieur Philippe TABAROT, Sénateur des Alpes Maritimes et Conseiller Régional :

Monsieur TABAROT rappelle l'importance du travail réalisé par le GART national au travers des amendements qui ont pour certains fait évoluer le projet de la loi LOM. La création du GART Sud est donc une forme de continuité du travail d'expertise mené au niveau national, pour être adapté au niveau régional et permettre d'aborder des sujets récurrents qui vont faire l'objet de thématique proposées et à valider dans le cadre de la création de ce GART Sud. Cette instance est une

source de propositions émanant des territoires. Elle va permettre de faire remonter des expériences vécues, d'échanger des informations qui pourront nourrir les débats auprès des parlementaires.

Sur l'engagement de la Région Sud dans la mise en œuvre de la loi Lom, il confirme :

- La neutralité de l'institution dans le respect du choix des EPCI de prendre ou non la compétence
- L'attention particulière qui sera mis avec le GART à garder la cohérence en matière de transport et de mobilité sur l'ensemble du territoire régional
- Le rappel d'une politique active menée en Région Sud avec l'amélioration des transports ferroviaires (régularité des TER, lancement de l'ouverture à la concurrence...).

ENJEUX NATIONAUX ET ROLE DU GART

Monsieur Louis NEGRE, Maire de Cagnes-Sur-Mer et président délégué de la Métropole de Nice Côte d'Azur, Président du GART Sud :

Monsieur Louis NEGRE se réjouit de la création du GART Sud qui s'appuie sur l'expérience du Gart National. Il rappelle que le GART national compte 15 permanents travaillant uniquement dans le domaine du transport et de la mobilité durable et que cette expertise sera mise à profit dans le cadre du GART Sud.

Il pointe la position consensuelle portée par le Gart national constitué d'une grande diversité des sensibilités politiques, les transports restant une nécessité absolue pour les concitoyens. Il rappelle l'effort considérable fait par la Région Sud dans le dossier de mobilité qui a été pris « à bras le corps », avec un budget de 6 millions d'euros.

Il rappelle les grandes lignes de la loi LOM, dans le souci de rendre un meilleur service aux usagers :

- Les régions deviennent chef de file pour la coordination de la mobilité et les AOM gère les mobilités au niveau de leur périmètre ce qui est un enjeu fondamental
- Les bassins de mobilité : la Région va accompagner mais ne fera pas à la place des EPCI (chacun gère à son niveau - principe de subsidiarité).

- La couverture du territoire à 100% par des AOM avec prise de la compétence mobilité pour les EPCI et dans le cas de non prise de compétence c'est la Région qui deviendra AOM de substitution, y compris sur les zones rurales.
- L'ouverture des données transports et l'intérêt majeurs de récupérer ces données gérées par la collectivité

Il rappelle également le contexte actuel avec 2 conséquences majeures de double crise : les attentats et la COVID19. Cela a pour impact direct une chute du VM de 10 % qui impacte les services de transport et une perte majeure de taxes de 30%. Une lettre a été reçue par le Premier Ministre sur ces sujets et si le PLF 4 ne répond pas aux exigences, le GART National remontrera au créneau

Les enjeux nationaux pour sauver la mobilité durable sont les suivants :

- Faire redémarrer tous les chantiers
- Prolonger les mesures dans le cadre du COVID jusque fin 2020
- Lancer le 4ème appel à projet de 150 millions d'euros, dans le cadre du plan de relance pour les projets en investissement sur la décarbonation. Les dossiers sont à soumettre en février et le Gart sera membre du jury.

ENJEUX ET GOUVERNANCE DU GART SUD

Monsieur Guy Le Bras, Directeur Général du GART national :

La création du GART Sud ne part pas d'une page blanche puisqu'il s'est inspiré de celui créée en Occitanie. Le GART Sud est conçu comme une instance souple de dialogue entre les EPCI et la Région pour traiter des sujets transports et mobilité, en s'appuyant sur l'expertise technique du GART.

Une convention a été approuvée le 19 juin 2020, créant le GART Sud et défini sa mission dans ce cadre précis.

Le lancement du GART SUD a pour objet :

- D'amorcer la mise en place des instances de gouvernance qui sera constitué :

- D'un comité directeur qui aura pour objectif de réunir les AOM au moins une fois par an, sous la présidence du Président de la Région qui peut déléguer à un Vice-Président (e) de son choix
- Un bureau qui comprendra :
Le Président du « GART Sud » représentant la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Au moins un représentant des Autorités organisatrices urbaines de moins de 150 000 habitants
Au moins un représentant des Autorités organisatrices urbaines de plus de 150 000 habitants
Seules peuvent être représentées au bureau les autorités organisatrices adhérentes au GART et à jour de cotisation. Le GART est associé aux réunions du bureau mais n'a pas voix délibérative.

Alexandre Magny, secrétaire général du GART, sera le référent de la région Sud pour la mise en place opérationnelle du GART sud, en lien avec les personnes en charge de la LOM au sein de la DGTMGGE.

Le lancement du bureau nécessite une jauge de 2 à 3 EPCI volontaires, remplissant les critères.

- De proposer une feuille de route pour l'année à venir autour de 4 sujets soumis à débat :
 - L'intermodalité et la chaîne de mobilité : points d'arrêts, coordination et complémentarité des offres...
 - Le financement de la mobilité et la fiscalité : le niveau de fiscalité et la marge de manœuvre potentielle, le budget de financement des EPCI en matière de mobilité
 - La dimension environnementale et développement des modes doux : verdissement des flottes, mutualisation des centres de ravitaillement, articulation des modes doux dans les déplacements actuels
 - L'accès au service public : quelles solutions en zones peu denses, l'innovation et l'expérimentation

TEMPS DE QUESTIONS

Monsieur Yannick TONDU, DGA Métropole Marseille Métropole

Proposition sujets :

- RER métropolitain : demandeur *d'échange sur le sujet avec le GART, la Région Sud et la Métropole Nice*
- Etude SNCF réseau pour plusieurs territoires : demandeur du partage d'informations d'autant

Plus que ce sujet touche la ligne nouvelle, les gares et les infrastructures

Monsieur Daniel BELGARDE, Président du Grand Avignon

Intéressé pour les sujets suivants :

- Transition énergétique
- Intermodalité

Madame Marie BENASSAYAG, Conseil départemental 06

Question sur l'interopérabilité entre les AOM. Constat que chaque AOM souhaite conserver son système mais confusion pour les usagers utilisateurs qui ne comprennent pas. Besoin d'une vision générale au niveau de la Région

Monsieur Guy Le Bras, Directeur Général du GART

Réponse : c'est prévu dans la loi LOM. Les AOM tout en gardant la priorité toutes les données seront mises en partage. Il y aura également de nouveaux services pour l'interopérabilité.

LA PRISE DE COMPENCE MOBILITE ET L'ACCOMPAGNEMENT PAR L'ETAT

Monsieur Olivier TEISSIER, Chef du service transports, infrastructures, mobilité à la DREAL

- Un constat d'une nécessaire mise à plat du cadre législatif de la mobilité et des transports, 30 ans après la loi LOTI, dans la suite des lois MAPTAM et NOTRe, afin de tenir compte de l'évolution des modes de vie et de déplacement dans l'organisation des transports et de la mobilité.
- Un enjeu de gouvernance pour doter l'ensemble du territoire français en en autorité organisatrice de la mobilité au niveau locale pour répondre au déficit d'offres de transport sur les zones blanches. A défaut, la région devient AOM locale à compter du 1er juillet 2021 ;
- Un schéma-type d'organisation de la compétence « mobilité » autour de :
 - La région, AOM régionale (maillage du territoire) qui est l'échelons de la coordination et les intercommunalités, AOM locale (proximité)
 - Une coordination entre ces deux échelles qui est assurée par la région à l'échelle du bassin de mobilité et se traduira dans un contrat opérationnel de mobilité
- Une incitation à la prise de compétence aux niveaux de chaque communauté de communes dans le but d'élaborer une stratégie de mobilité de son territoire, de décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins
- Des leviers financiers de la loi LOM et des dispositifs traditionnels de l'Etat :
 - Lever le versement mobilité en cas d'organisation de services réguliers
 - Activer les dispositifs traditionnels de l'État : CPER, DSIL, etc., les appels à projets nationaux (vélo, transports en commun, TendMod, PIA, etc.), les programmes « certificats d'économie d'énergie (CEE) » (ex. Alvéole pour le vélo)
 - S'appuyer sur le contrat opérationnel de mobilité mis en place par la région à l'échelle du bassin de mobilité et

réunissant l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité

- S'appuyer sur les structures régionales d'accompagnement des territoires, que sont la cellule régionale France Mobilités et l'observatoire régional des transports

LES DISPOSITIONS INTERESSANT LES EPCI (condensé de la présentation)

Monsieur Guy Le Bras, Directeur Général du GART

La compétence mobilité

La compétence mobilité s'articule autour d'un duo AOM « locale » - AOM régionale et chaque EPCI est couvert par ces deux types d'autorités organisatrices de la mobilité.

La compétence s'exerce à la carte : chaque AOM peut organiser tout ou partie des services constitutifs de la compétence, sans qu'aucun ne soit obligatoire. Elles peuvent décider d'exercer tout ou partie des services définis par la loi.

La délibération de transfert de la compétence « mobilité » des communes aux CC doit être votée avant le 31 mars 2021, pour une prise d'effet au plus tard le 1er juillet 2021.

Les modalités de transfert de la compétence sont régies par les règles classiques de majorité et de délais inscrites au CGCT : Les communes ont 3 mois, soit jusqu'au 30 juin 2021, pour se positionner (délibérations concordantes). L'absence de délibération vaut accord.

Deux cas possibles :

Si la CC devient AOM et qu'elle souhaite reprendre à son compte les services réguliers, à la demande et scolaires organisés par la région sur son ressort territorial, elle doit le demander expressément. Le

transfert de ces services se fait « en bloc », dans un délai convenu avec la région.

Si la compétence AOM n'est pas transférée aux CC, À compter du 1er juillet 2021, la région devient AOM locale « par substitution » sur les ressorts territoriaux des CC non AOM.

Si une ou plusieurs communes membres de ces CC organisaient déjà des services de mobilité, elles peuvent continuer à le faire et à prélever du VM (tout en perdant leur qualité d'AOM). De même lorsqu'une commune avait transféré sa compétence mobilité à un syndicat mixte, ce dernier peut continuer à exercer la compétence AOM sur le territoire de cette commune.

Autres dispositions importantes dans la gouvernance de la mobilité

« RER métropolitains » :

Les métropoles et communautés urbaines, ou leur syndicat mixte AOM, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire organisé par la région (ou d'un service en gare), afin d'améliorer la desserte de leurs ressorts territoriaux.

À cette fin, une convention peut être conclue avec la région.

Transport d'élèves :

Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.

Le Versement mobilité

Le versement transport devient versement mobilité et est destiné au financement « des services de mobilité ». Il est instauré uniquement si l'AOM organise des services réguliers de transport public de personnes et les taux de versement mobilité peuvent être moduler au sein des syndicats mixtes.

La constitution d'un comité des partenaires

il est obligatoire pour l'ensemble des AOM (urbaine, régionale et IDFM) avec la liberté d'en fixer la composition, à condition d'y associer des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Il se réunit au moins une fois par an.

LA FEUILLE DE ROUTE DE LA CONCERTATION PAR LA REGION SUD
Monsieur Julien LANGLET, Directeur Général Adjoint des Services Transports, Mobilité et Grands Equipements, Région Sud

Un constat : le territoire régional compte beaucoup de zones blanches.

Ce que continuera de faire la région Sud, en tant qu'AOT Loi Notre :

- Piloter les schémas régionaux en lien avec les enjeux de mobilités (SRADDET, SRCAE, SR3V...)
- Gérer les Transports Express Régionaux, les Lignes Express Régionales, les aéroports, aérodromes, ports relevant de sa compétence.

La Région Sud réfléchit déjà en tant qu'AOM locale pour les services rendus, sur des périmètres transférables ou non :

- Elle est déjà opératrice sur 40 lignes régulières irriguant le territoire régional et met en place 360 circuits de transport scolaire, pour un coût de 25M€/an.
- Elle envisage la mise en place d'un « bouquet de service » pour les zones blanches, si les EPCI ne prennent pas la compétence mobilité
- Elle intervient aussi sur le vélo, dans le cadre des programmations des gestionnaires routiers (rabattement sur les pôles d'échanges).
- Elle va construire sur un bouquet de services axé principalement sur le transport à la demande, le covoiturage, l'autopartage, les mobilités actives et les rabattements sur les points d'arrêts routier. Ce bouquet de service sera déployé progressivement sur les EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité et intégré dans les futurs contrats opérationnels de mobilité.

La proposition régionale :

Sur le plan du transfert de compétence :

La Région Sud La Région accompagne d'ores et déjà les EPCI dans leur démarche de prise de compétence mobilité. 11 rencontres bilatérale ont été menées depuis aout dernier, en conservant une posture de neutralité. Un dossier préparatoire est en cours de formalisation et sera envoyé prochainement aux communautés de communes pour éclairer leur choix.

En revanche la Région Sud n'est pas « le service après-vente » de la loi, l'Etat et le GART restant les interlocuteurs privilégiés pour en détailler les subtilités juridiques.

Dans le cas de souhait de prise de compétence des EPCI : La Région attend de son côté la formalisation de conventions, permettant à la fois :

- De prendre en compte la marque ZOU et ses déclinaisons potentielles,
- D'outils interopérables efficaces et efficients (billettique, système de gestion des réservations) et de construction d'outils de coopération (groupement de commande, groupement d'employeurs...)

Sur les bassins de mobilité :

Le 16 juin dernier, Le Président MUSELIER a écrit à l'ensemble des Présidents d'EPCI de la Région Sud ainsi qu'aux 6 Présidents des conseils départementaux et Président (e) des régions limitrophes pour faire une proposition de découpage en bassins de mobilité sur le territoire régional. Plusieurs réponses ont été reçues et prise en compte dans le recueil des observations.

Le calendrier de mise en œuvre suivant :

2021 : lancement des réunions de travail GART SUD (après désignation du bureau)

Mi 2021 : continuer le recueil des observations, sans validation pour permettre les transferts de compétence dans de bonnes conditions (transfert au plus tard le 21 juillet 2021)

Juillet 2021 : conventions de transfert pour les EPCI souhaitant prendre la compétence et poursuite des observations concernant le découpage des bassins de mobilité

2022 : mise en place progressive du bouquet de services et validation de la carte définitive des bassins de mobilité avec la prise en compte des régions voisines Occitanie et Rhône-Alpes. La déclinaison en contrat opérationnel de mobilité interviendra en 2022 et de façon progressive également une fois la cohérence des bassins de mobilité acquises.

QUESTIONS/REPONSES

Q : Mme Claire ACCOSSANO, communauté de communes Cœur du Var
Qui sera destinataire du bouquet de service et à quel moment il rentrera en vigueur ?

R : Monsieur Julien LANGLET

Le bouquet de service sera destiné aux communautés de communes qui ne prendront pas la compétence mobilité. La Région élabore actuellement sur un cadre général. Après juillet 2021, un travail en collaboration avec les CC sera mené pour en définir les déclinaisons en fonction des besoins des territoires. Le budget régional sera envisagé pour 2022.

Q : Mr Dominique MOULIN, communauté de communes Guillestrois-Queyras

Les 3 CC travaillent déjà ensemble. Concernant le transport des lycéens comment cela va-t-il pouvoir se faire si c'est à cheval sur 2 bassins ?

R : Monsieur Julien LANGLET

Cette question se pose au niveau de l'EPCI (type de mobilité). Selon les mobilités concernées ce ne sera pas la même prise en compte du périmètre, il n'y a pas le choix et la solution idéale n'existe pas. Une solution existe. Actuellement la Région Sud met en place des conventions d'affrètement pour pouvoir transporter des lycéens. C'est un système complexe mais possible. C'est un des sujets à partager, dans un souci d'optimisation des solutions.

3. Relevé de décisions

Position de la Région :

- Neutralité et cohérence dans l'accompagnement des EPCI. Si trop complexe pour la prise de compétence, s'appuyer sur la Région.
- Calendrier détendu sur la constitution des bassins de mobilité et priorité donné aux transferts de compétence demandés par les EPCI
- Accompagnement en place qui va continuer
- Travail de relance auprès des EPCI volontaires pour candidater comme membre du bureau
- Définition et validation des thèmes de travail
- Mise en place des réunions en co organisation avec le GART

4. Prochaines échéances

Fin 2020 :

Travail de relance auprès des EPCI volontaires pour candidater comme membre du bureau