



## Observatoire Régional des Transports Bourgogne Franche-Comté

Colloque du 10/10/2019 à Dijon

« La mobilité partout et pour tous : les territoires se mobilisent »

### La synthèse

Animation : M. Emmanuel Caen

#### 1. Propos introductifs de Jean-Pierre Lestoille, directeur de la DREAL

Les transports connaissent des changements profonds en termes d'organisation, d'offres, de modèle économique.

Pour leurs déplacements de tous les jours, nos concitoyens vivent mal l'écart ressenti entre ce qu'ils constatent dans les grandes villes avec une offre bien structurée et les territoires ruraux où la voiture demeure indispensable. L'action de l'État, des collectivités, des acteurs de la mobilité est aussi tournée vers tout ce qui doit permettre de changer de modèle et de s'engager dans la transition énergétique.

Depuis les Assises de la Mobilité, la concertation a guidé l'action du Gouvernement dans l'élaboration de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) qui devrait être promulguée avant la fin de l'année 2019.

La LOM vise à apporter des solutions concrètes aux préoccupations des Français et du monde économique et vise à ce que désormais l'action des collectivités pleinement compétentes soit mieux coordonnée à une échelle pertinente sur la totalité du territoire.

La loi donne à la Région un rôle de chef de file des mobilités à l'échelle régionale et s'attachera avec les territoires à définir l'organisation de la mobilité dans les zones blanches.

Les ministres Élisabeth Borne et Jean- Baptiste Djebbari se sont engagés à soutenir financièrement les initiatives des territoires sans attendre le vote de la Loi au travers des appels à projets et de la démarche « France Mobilités » lancée dès 2018.

Ce colloque annuel de l'Observatoire Régional des Transports labellisé « France Mobilités » se veut un lieu d'échanges tout autant qu'un lieu de connaissance.

A ce titre, la mobilité doit être regardée de manière transversale en lien étroit avec d'autres politiques : l'aménagement, la planification, l'énergie ; elle doit être construite avec les entreprises, les opérateurs économiques, avec les représentants des usagers ; elle doit pouvoir compter sur le relais des acteurs sociaux et de l'emploi.

Avec l'ADEME, avec la Banque des Territoires, à l'échelon régional ou départemental, en particulier avec les DDT, c'est ce travail partenarial dont doivent profiter pleinement les territoires et la Région, chef de file de la mobilité.

## **2. Propos introductifs de Michel Neugnot, 1<sup>er</sup> vice-président du Conseil Régional**

la Région BFC est une des premières à proposer ce type de réunion comprenant à la fois un partage de la loi, de l'échange et un volet opérationnel fort.

La région BFC a l'ambition de mettre en place très concrètement des idées qui ont surgi lors des Assises de la Mobilité dont il a présidé le groupe de travail consacré aux mobilités solidaires. Elles sont reprises pour une large part dans le projet de loi et permettent de répondre à un double défi : défi territorial mais aussi défi social.

Actuellement, le rôle de l'employeur se limite uniquement à celui d'acteur financier au travers du versement transport. Or, il faut placer le voyageur au cœur des réflexions et faire de l'entreprise le lieu où la mobilité doit être discutée pour co-construire ensemble, en particulier avec les chefs d'entreprises.

L'intermodalité est un élément capital avec les notions de services et de continuité de la chaîne de mobilité ce qui bouleverse totalement les approches traditionnelles. Donner aux intercommunalités de nouvelles compétences et leur apporter tous les éléments leur permettant d'opérer les bons choix est essentiel.

La démarche d'une nouvelle construction territoriale des mobilités entre dans un cadre et un calendrier prévus par la LOM. Il importe de démarrer sans tarder compte tenu des prochaines échéances électorales (municipales de 2020 et régionales de 2021). Il faut commencer progressivement la démarche pour couvrir les zones blanches non couvertes par une AOM. Enfin, les expérimentations lancées par la Région avec le ticket mobilité et le covoiturage organisé marquent son ambition d'agir par étapes et très concrètement.

## **3. Présentation synthétique de la Loi d'Orientation sur les Mobilités**

M. Jacques Corbet, chef du Département Intermodalité-Déplacements à la DREAL Bourgogne Franche-Comté donne les grandes lignes de la Loi actuellement en seconde lecture au Parlement.

**(cf diaporama)**

## **4. La vision région sur les bassins de mobilité (Michel Neugnot)**

Il est proposé comme point de départ une analyse de la mobilité des habitants en BFC avec une structuration en trois cercles :

- à l'échelle d'un bassin de mobilité pour conserver la proximité et souvent polarisé autour d'une ville ou d'un pôle d'équilibre
- à l'échelle régionale pour apporter la cohérence nécessaire avec le bassin
- à l'échelle plus large avec les mobilités externes et à regarder en complémentarité avec les territoires voisins. Ce dernier cercle est à traiter au cas par cas selon l'enjeu pour la région.

La LOM est souple et permet les initiatives et la co-construction.

Ainsi, les EPCI vont continuer à assurer les services de mobilité déjà organisés, à condition qu'ils soient intégrables par la Région.

L'infrastructure aujourd'hui ne suffit pas et il faut un support connu de tous, fédérateur, telle est la vocation future de Mobigo, au sens des Services MaaS.

En région BFC, l'outil Mobigo dont la notoriété s'étend peu à peu est un élément structurant de la mobilité. Ses fonctionnalités vont être développées pour que l'ensemble des informations sur les solutions de mobilité, quel que soit le mode, soit accessible en temps réel à tous les habitants.

### **Les bassins de mobilité (cf cartes) :**

Il s'agit au préalable de ne pas déstructurer ce qui a été fait, notamment par les différentes lois qui ces dernières années ont confié aux régions de nouvelles compétences.

La LOM apporte toute la souplesse voulue avec une adaptation possible aux volontés des territoires. Elle donne un cadre juridique fixant les règles entre interlocuteurs en privilégiant la co-construction. La contractualisation entre la Région et les AOM sera à organiser dans le cadre de contrats opérationnels de mobilité avec un Comité des partenaires créé par AOM et consulté par elle. Les gestionnaires d'infrastructures tels que SNCF Réseau, APRR, les conseils départementaux et l'État sont inclus dans le comité. La co-construction avec les départements sur les itinéraires cyclables ou les aires de covoiturage en est une bonne illustration.

Il est également indispensable de prendre en compte les évolutions technologiques qui révolutionnent et vont faciliter l'organisation des mobilités pour la majeure partie des usagers. Pour ceux qui n'auraient pas accès aux nouveaux outils tels que Mobigo, il faut mettre en place d'autres moyens permettant d'apporter l'information par exemple par téléphonie ou via des lieux du type « maisons de mobilité ».

### **La méthode :**

#### Quels bassins ?

La loi indique « Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre ». Une AOM déjà établie, à l'exemple de Dijon ou de Besançon, constituera un bassin de mobilité. Un ou plusieurs EPCI pourront s'allier pour constituer un bassin de mobilité mais néanmoins ne pourront pas être découpés entre plusieurs bassins de mobilité.

#### Comment définir les bassins ?

- les EPCI : La Région BFC compte 112 intercommunalités EPCI + 1 syndicat mixte (Belfort) et 21 AOM.

- les aires urbaines :

La région comprend des aires urbaines faisant apparaître des zones hors influence des pôles à l'exemple du Morvan. A noter que si 80 % de la population habite à -15mn d'une gare structurante, certaines lignes ferroviaires ou d'autocars sont sous utilisées.

- les missions locales pour l'emploi

La région compte 26 missions locales pour l'emploi dont certaines s'occupent aussi de mobilité.

La superposition de cartographies illustrant l'attractivité, le découpage administratif et les missions locales permettent d'apporter des premiers éclairages. Ainsi, les choix seront évidents pour certains territoires, alors que ceux partagés entre plusieurs zones d'attractivité auront à se déterminer sur la base d'éléments objectivés.

Enfin, pour les territoires limitrophes avec les régions voisines, à l'exemple du mâconnais ou du val ligérien, il conviendra de traiter ultérieurement sous forme d'accords avec les EPCI de ces régions. L'objectif est de réduire la complexité aujourd'hui constatée, notamment en termes de tarifs (ex : sur la ligne entre Nevers et Paris). Il en sera de même avec les territoires frontaliers avec la Suisse. Le travail du PNR du Haut Jura sur la promotion de la mobilité auprès des entreprises des deux côtés de la frontière ouvre la voie à d'autres outils ou d'autres modes de financement.

### Avec quels moyens ?

La région va organiser l'accompagnement à la mise en place de ces nouvelles compétences en recrutant un poste de pilote du dispositif et des postes pour assurer le relais dans chaque département. Le Territoire de Belfort qui dispose d'un syndicat mixte constitue un cas particulier.

### Le calendrier :

Le souhait de la Région est d'engager la démarche de concertation et mettre en place des solutions au plus vite, par étapes avec les territoires les plus allants. Une réunion par département devrait se tenir d'ici fin 2019, l'État étant invité, pour voir comment les collectivités se positionnent. L'objectif est d'achever la démarche avant la fin de l'année 2020. Des documents stratégiques tels que le SRADDET et les SCOT pourront ultérieurement être pris en considération afin d'apporter la cohérence appropriée.

**M. François Runge de l'Agence d'Urbanisme de Besançon (AUDAB)** apporte différents éclairages sur les bassins de population et les flux observés dans la région.

**Mme Géraldine Bonnet** indique que les équipes du CEREMA travaillent également sur les faisceaux d'indices permettant d'aboutir à une cartographie des bassins de mobilité.

## **5. Première Table ronde : l'accompagnement des territoires (CEREMA, ADEME, Banque des Territoires)**

- **Mme Géraldine Bonnet, CEREMA Lyon** (cf diaporama) rappelle le cadre de la cellule d'accompagnement régional demandé par le ministère permettant de faciliter les initiatives locales et leur servir de « caisse de résonance ».

- **M. David Caubel, Ministère/DGITM**, en charge du pilotage national insiste sur le caractère opérationnel à donner très rapidement à ces cellules. Elles constituent le noyau dur de l'écosystème de la mobilité à monter et joueront un rôle d'écoute des bénéficiaires dans le droit fil de ce qui s'était exprimé lors des Assises de la Mobilité.

- **M. Muriel Jeanneret, ADEME BFC** (cf diaporama) met en évidence le rôle qu'elle joue en appui aux territoires ruraux au travers des appels à projets régionaux et nationaux permettant d'accompagner les territoires dans la transition énergétique, notamment les territoires ruraux. Elle souligne l'importance des expérimentations, l'aide aux changements de comportement, la transformation des pratiques. Les aides apportées, en particulier la mise en place de conseillers mobilité sur les territoires aide très concrètement à la réalisation des actions.

- **M. Brice Lainé de la direction nationale de la Banque des Territoires et M. Christian Euler, chargé de développement territorial à la Banque des Territoires en région BFC** rappellent le cadre d'intervention de la Banque des Territoires permettant d'accompagner financièrement les projets portés par les collectivités ou de start-up. Quatre axes sont particulièrement visés : les infrastructures de transport, la promotion des mobilités du quotidien, l'accélération de la décarbonation dans les transports et la cohésion territoriale. Chaque projet, quel que soit sa taille ? Peut se voir offrir une réponse adaptée. Très concrètement, ils citent les exemples d'actions dans le cadre des programmes « Cœur de villes », dans l'expérimentation de navettes autonomes à Autun, à Sens, à Nevers.

- **M. Michel Neugnot** indique que la Région, architecte en matière de mobilité avec les AOM, veillera à la bonne coordination de l'action et saura s'appuyer sur un certain nombre d'outils, d'expertise et de capitalisation dont cette cellule régionale.

## **6. Seconde Table ronde : Les collectivités s'engagent concrètement : retour d'expériences**

- **Mme Martine Dechaud**, vice-présidente de la Communauté de Communes Rives de Saône en Côte d'Or indique que sa collectivité a la volonté forte d'avancer sur cette thématique. Elle souligne l'importance de l'intelligence collective (élus, services, habitants) manifestée au travers de la démarche du PCAET, des appels à projets dont le territoire a été lauréat.

La comcom Rives de Saône témoigne en particulier d'une volonté forte d'agir sur les modes actifs avec de nombreuses actions originales sur le vélo. Les partenariats sont également essentiels pour réussir à l'exemple de celui conduit avec la MFR de Quétigny.

- **M. Rémy Nappey, président du PETR du Doubs Central**

Créé il y a 20 ans, le PETR compte aujourd'hui 140 communes et 40 000 habitants dont beaucoup sans voiture et pour lesquels la mobilité est une préoccupation. Le transport à la demande avec la navette TADOU lancée dès 2003 est un succès. L'autopartage avec Citiz a été lancé il y a 18 mois et le territoire a bénéficié de l'aide de la Région pour diversifier son offre.

- **M. Patrick Cultet, directeur des services techniques du Département de Haute-Saône (cf diaporamas).**

Le Département de Haute-Saône est l'un des premiers en France à avoir élaboré un schéma d'aires de covoiturage et cette expérience peut utilement servir aux autres départements de la région. Une des qualités de ce schéma est de montrer comment rationaliser les investissements en s'appuyant sur un foncier déjà disponible et équipé.

- **M. Edouard Prost, directeur adjoint du Parc Naturel Régional du Haut Jura (cf cartes)**

Le PNR est frontalier de la Suisse avec des impacts non négligeables en termes d'emploi et de résidentiel (140 000 transfrontaliers sur un périmètre de plus en plus large).

Le territoire a initié des solutions de covoiturage domicile-travail avec une approche transfrontalière. Cette initiative est complétée aujourd'hui par le projet BOMAT (Bouquet de solutions de mobilité) adossé à l'outil de la Région Mobigo.

## **7. Troisième Table ronde : Comment mobiliser les employeurs ? *Création – Confiance - Patience***

- **Des démarches innovantes de la région : le ticket mobilité et le covoiturage organisé (cf fiches)**

**M. Michel Neugnot et Mme Marie-Agnès Pfend (chef du service mobilités)** présentent l'expérimentation menée par la Région sur trois territoires : Nord Côte d'Or, Jovinien et Portes du Doubs. L'objectif principal est bien de réduire l'usage de la voiture occupée par une seule personne. Il s'agit de mettre en place des solutions complémentaires à l'offre de transport existante mais qui parfois n'apportent pas toujours les réponses voulues aux habitants dans leurs déplacements quotidiens.

**Le Ticket mobilité** consiste en une aide mensuelle de 30€ pour les salariés dépendant de leur voiture pour se rendre de leur domicile à leur travail. Cette aide est déchargée pour les employeurs et défiscalisée pour les salariés.

Actuellement, 160 entreprises et 2000 salariés bénéficient déjà du dispositif.

Le Covoiturage Mobigo permet sur les territoires tests un covoiturage proposé via des lignes de covoiturage organisées selon les flux recensés préalablement.

Des points d'arrêts sont planifiés par l'outil Mobigo sur le trajet et les horaires sont saisis par le conducteur. Le covoituré et le covoitureur, via leurs smartphone, ont connaissance des offres en temps réel. Le covoituré paie 1,5€ par trajet (coût d'un trajet moyen bus).

Le covoitureur est indemnisé selon la distance parcourue et selon le nombre de passagers transportés dans la limite de 400€/mois. Plus important, le système est conventionné et c'est la Région qui prend à sa charge le différentiel de coût.

### **M. Marc Le Clanche, directeur du centre hospitalier de Semur en Auxois et du Centre hospitalier de Haute Côte d'Or.**

Les établissements dont il assure la direction sont répartis sur 8 sites éloignés (Semur, Saulieu, Montbard...), ce qui entraîne des difficultés pour les 2000 salariés publics qui ont des horaires très différents. Par l'absence de transports en commun entre sites, les difficultés de mobilité concernent les salariés mais aussi l'accès aux soins pour les patients sur un territoire très largement rural. Le projet du Conseil Régional de mettre en place le covoiturage organisé est une bonne réponse apportée à ceux pour qui la voiture reste incontournable. La démarche a été présentée aux salariés dans la fiche de paie de septembre et va prochainement être mise en place.

### **M. Christian Parreni, chef de l'entreprise de maroquinerie SIS à Avoudrey (Doubs)**

L'entreprise compte aujourd'hui 1000 salariés avec un plan de recrutement de 450 personnes sur les trois prochaines années. Illustration avec SIS Avoudrey (maroquinerie de luxe). Répartis sur trois sites différents, la mobilité est également un enjeu sur ce secteur au taux de chômage faible. Pour accroître l'attractivité et faciliter les déplacements domicile-travail, l'entreprise a mis en service une ligne d'autocars avec le secteur de Baume les Dames et une vingtaine de salariés seulement l'empruntent quotidiennement, réalisant ainsi chacun 300€ d'économie/mois.

Avec un potentiel de 80 salariés, il existe une réelle marge de progression qui pourrait être plus importante encore si les entreprises voisines se décidaient à rejoindre ce service.

SIS est également très intéressée par l'initiative de covoiturage organisé expérimenté par la Région. Il n'y a pas de solution unique mais il est indispensable de s'inscrire dans les actions de mobilité déjà mises en place par le territoire.

Il reste aux entreprises et aux salariés à bien s'approprier l'outil qui se veut souple puisqu'il répond aussi bien aux usagers réguliers qu'aux occasionnels. Il reste surtout à convaincre d'autres employeurs et leurs salariés pour s'engager.

### **Pour conclure :**

### **M. Jean Luc Saublet, directeur régional délégué de l'ADEME**

La mobilité, comme les autres thématiques qui concourent à la réussite de la transition énergétique nécessite une bonne collaboration entre les services de l'État, de la Région et de l'ADEME.

L'ADEME BFC demeure très active sur cette thématique et sur les territoires avec des résultats à la clé. Ainsi de nombreux territoires ont répondu aux appels à projets lancés par le Ministère et pilotés par l'ADEME.

Il faut viser la complémentarité des démarches et la coopération. Il importe également que l'ensemble des acteurs de la mobilité et des élus se connaissent davantage et la plateforme France Mobilités entend y répondre. Il faut continuer de partager les expériences et avancer dans la créativité et la confiance.

\*\*\*\*\*