Région
Hauts-de-France

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES : DEFINIR DES BASSINS DE MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE

POUR MIEUX APPREHENDER LES ENJEUX DE DEPLACEMENTS DE DEMAIN

Crédits photo : istockphoto.com

www.hautsdefrance.fr/concertationmobilite
mobilites@hautsdefrance.fr

Edito

La loi d'orientation des mobilités, la LOM, promulguée le 24 décembre 2019, va transformer durablement le paysage des mobilités. Elle va notamment entraîner des évolutions notables en matière de gouvernance et de coopération pour mieux répondre aux besoins quotidiens en mobilité des citoyens, des territoires et des entreprises. Et les attentes sont fortes vis-à-vis des Régions qui doivent conduire ces évolutions et qui voient leur chef de filât renforcé sur les champs de l'intermodalité et de la mobilité.

La Région Hauts-de-France entend tenir son rôle et elle souhaite le faire en bonne intelligence avec les acteurs de la mobilité. A cet effet, elle a pris le 9 décembre 2020 une délibération approuvant des mesures pour, d'une part, continuer à proposer une offre régionale de transport structurante en plus des services développés par les acteurs locaux répondant aux attentes des habitants de tous les territoires et, d'autre part, permettre à la Région d'animer les démarches en Hauts-de-France visant une bonne articulation des projets et services de mobilité.

Ainsi, plusieurs chantiers nous attendent collectivement dont l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité et de plans d'actions en matière de mobilité solidaire qui nous permettront en particulier d'assurer une bonne coordination de nos interventions (développement de pôles d'échanges multimodaux, gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité des services, facilitation des pratiques intermodales, etc.) ou encore d'accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs déplacements du quotidien.

Le premier de ces chantiers consiste à définir des bassins de mobilité sachant qu'ils vont constituer la nouvelle maille de référence dans le monde des transports, à l'échelle de laquelle devront être élaborés ces futurs contrats. Il revient à la Région d'arrêter les contours de ces bassins, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les Départements, les syndicats mixtes dédiés à l'intermodalité dit « SRU » et les EPCI pour lesquels la Région deviendra AOM par substitution. Aussi, la Région engage dès à présent ce travail de concertation en vue de figer la carte des bassins de mobilité à l'automne 2021.

Ce cahier de concertation a vocation à présenter plus en détail le travail qui nous attend et à préciser les modalités de la concertation. Surtout, il vise à donner des éléments factuels car cet exercice de construction devra nécessairement prendre appui sur la réalité des flux et des besoins en déplacements pour que les habitants ne soient plus dépendants de la voiture et que les offres intermodales soient cohérentes à cette nouvelle échelle de référence, en dépassant les compétences des différents partenaires.

Le Vice-Président en charge des Transports
et des Infrastructures de transport
de la Région Hauts-de-France

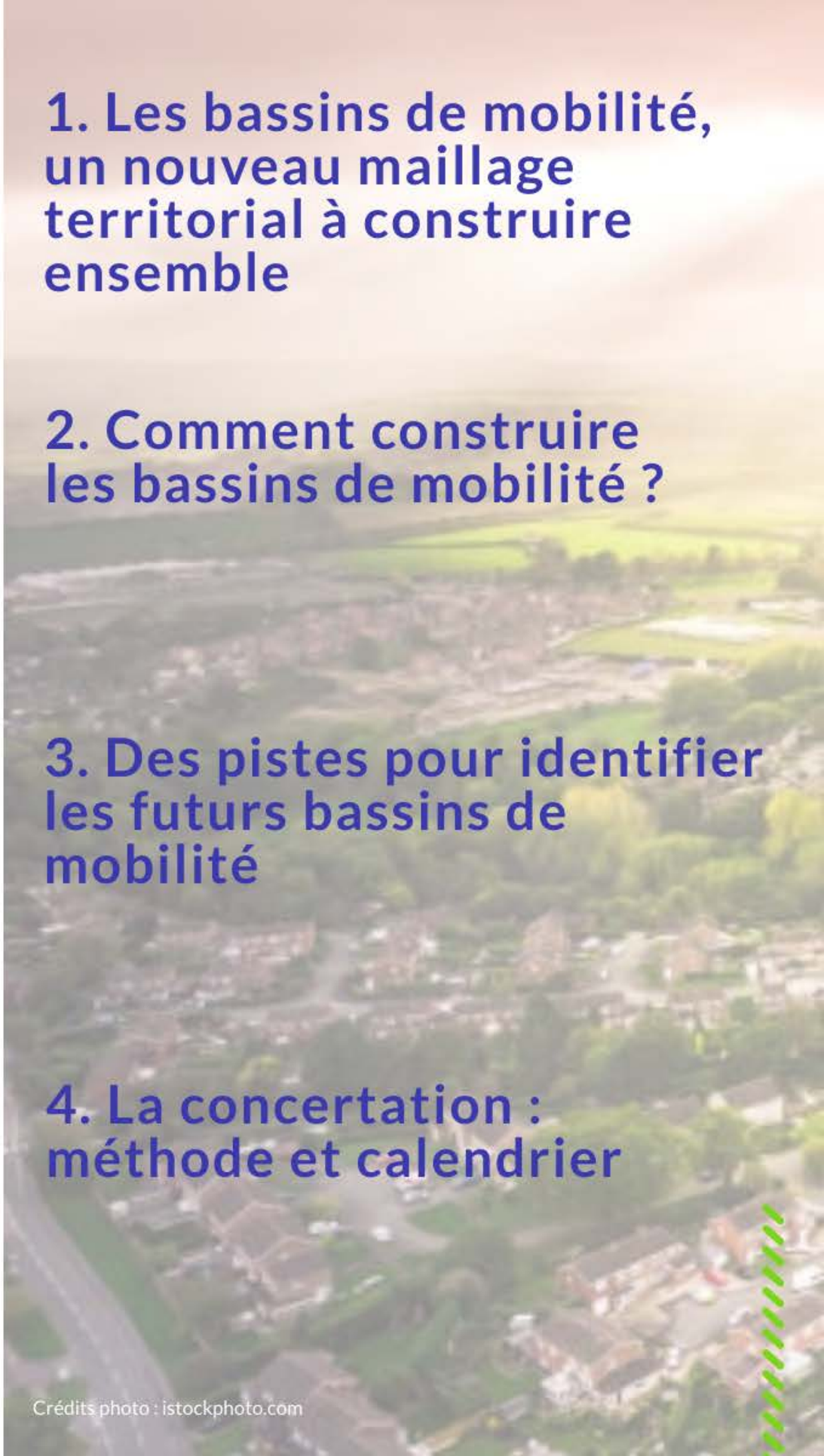
Sommaire

page 6 — 1. Les bassins de mobilité, un nouveau maillage territorial à construire ensemble

page 11 — 2. Comment construire les bassins de mobilité ?

page 13 — 3. Des pistes pour identifier les futurs bassins de mobilité

page 17 — 4. La concertation : méthode et calendrier



Crédits photo : istockphoto.com

1. Les bassins de mobilité, un nouveau maillage territorial à construire ensemble

La Région, chef de file de la mobilité et de l'intermodalité

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, va transformer le paysage des transports, s'agissant en particulier de la mobilité du quotidien. Les évolutions devraient ainsi être notables en matière de gouvernance et de coopération sachant que cette loi fixe notamment pour objectifs de doter chaque territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et de renforcer le partenariat entre AOM.

Les Régions sont impactées dans leurs compétences et missions à plusieurs titres. Premièrement, elles passent du statut d'autorité organisatrice des transports, en charge des trains TER et des cars interurbains et scolaires, à celui d'AOM et elles peuvent désormais s'intéresser à tous types de services, aux mobilités actives et partagées, etc. Deuxièmement, les Régions deviendront AOM par substitution dans tous les territoires non couverts par une AOM afin de développer des services adaptés aux besoins de tous habitants et de tous les territoires. Troisièmement, les Régions voient leur rôle de chef de file de la mobilité et de l'intermodalité renforcé. Surtout, la LOM leur donne un cadre pour mettre en application ce chef de filât et faciliter la bonne coordination entre les différents acteurs. Elle introduit ainsi les « bassins de mobilité », « contrats opérationnels de mobilité », « plans d'actions en matière de mobilité solidaire » et autre « comité des partenaires » comme autant de chantiers à mener collectivement.

La Région Hauts-de-France est prête à tenir son rôle et, forte de ses nouvelles missions confiées par la LOM, elle a voté le 9 décembre 2020 en séance plénière une délibération s'appuyant sur les 2 grands principes suivants :

A) La Région Hauts-de-France continuera à proposer une offre régionale de transport structurante sur laquelle pourront s'appuyer les acteurs locaux pour développer des services complémentaires et adaptés aux besoins de tous les territoires :

- elle est favorable à la prise de compétence par les EPCI et les communautés de communes, dans l'esprit de la LOM, pour développer des nouveaux services répondant aux besoins locaux, plus particulièrement en zones peu denses ;
- elle appelle à la vigilance pour ne pas morceler les offres interurbaines et garantir des services homogènes pour l'ensemble des habitants en termes de tarification, d'information, de distribution, de qualité et de continuité ;
- elle propose d'ores et déjà un accompagnement et une offre de mobilité régionale structurante dans tous les territoires, desservant y compris les communautés de communes devenues AOM, composés actuellement des services de transports collectifs régionaux et interurbains (autocars et trains TER), d'un soutien financier à la modernisation des infrastructures de transport de personnes (réseau ferroviaire, pôles d'échanges, itinéraires de véloroutes voies vertes…), de tarifications et de dispositifs d'aide pour faciliter l'accès à l'emploi et pour les publics les plus fragiles (En route pour l'emploi, l'aide au transport aux particuliers (ATP)…).

De plus, certaines interventions régionales seront renforcées et enrichies autour, par exemple, du cofinancement de plateformes de mobilité, d'un engagement régional nouveau pour favoriser le covoiturage ou encore du travail auprès des syndicats mixtes pour développer les outils servant de support à la réservation des services de transport à la demande, à la mobilité partagée ou encore à une information personnalisée des tarifications et aides disponibles dans les différents réseaux.

B) La Région va jouer pleinement son rôle de chef de file de la mobilité en s'appuyant sur les nouveaux outils mis à sa disposition pour animer les démarches partenariales en Hauts-de-France et assurer une bonne coordination des projets et services :

- elle annonce la concertation à venir en vue de délimiter les futurs bassins de mobilité ;
- elle mettra en place un contrat opérationnel de mobilité dans chaque bassin de mobilité, préparé avec ses partenaires ;
- elle co-pilotera, avec les Départements, l'élaboration de plans d'actions en matière de mobilité solidaire à l'échelle de ces bassins ;
- elle renforcera les instances de concertation avec notamment la mise en place d'un comité des partenaires régional qui rassemblera les représentants des habitants, des employeurs et des usagers des transports.

Pour disposer d'un cadre et d'un périmètre de référence facilitant les réflexions et projets multi-partenariaux, il convient tout d'abord de définir les contours des futurs bassins de mobilité.

Bon à savoir :

Le rôle de chef de file de la Région est précisé dans l'article L. 1111-9 du CGCT modifié par la LOM qui dispose que la Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités AOM sur les points suivants :

- **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.**

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la Région définit et délimite.

Des bassins de mobilité pour mener des actions communes et faciliter les déplacements

Pour l'exercice de ce chef de filât, la loi introduit la notion de « bassin de mobilité », échelle représentative de la mobilité du quotidien dépassant les frontières administratives, par exemple autour des grandes métropoles ou agglomérations. Ces bassins sont définis par la Région après consultation des différents partenaires concernés :

- Les autorités organisatrices de la mobilité existantes (AOM) ;
- Les structures pouvant être AOM (les syndicats mixtes de SCoT, les Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux, les syndicats mixtes de Parc Naturel Régional) ;
- Les syndicats mixtes de type SRU – le SMTCO et HDFM ;
- Les Départements
- Les communautés de communes où la Région pourrait être AOM locale de substitution.

Ces bassins doivent permettre d'assurer un meilleur service rendu aux usagers pour leurs déplacements du quotidien notamment les déplacements domicile-travail, en coordonnant et structurant l'action des acteurs publics de la mobilité.

Pour cela, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, devront être mis en place deux types de document :

Les contrats opérationnels de mobilité

A l'échelle de chaque bassin de mobilité, la région conclut un « **contrat opérationnel de mobilité** » avec les AOM, les syndicats mixtes de type SRU, les Départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Ces contrats peuvent associer les EPCI ou tout autre partenaire.

Ce contrat définit :

- les modalités de l'action commune des AOM et de la Région, concernant les différentes formes de mobilités et d'intermodalité, la répartition des points de vente physiques, la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, les modalités de gestion des situations dégradées ;
- les modalités de coopération, de mutualisation, de soutien technique et financier pour la conception d'infrastructures de transports ou de services de mobilité ;
- les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

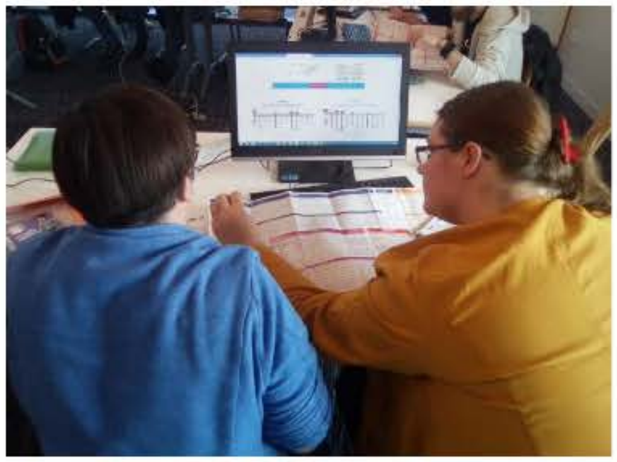
Lors de la mise en place de ces contrats, les signataires en définissent la temporalité et les modalités de révision. De même, ils doivent déterminer les résultats attendus et les indicateurs de suivi.
Il doit faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires.
Chaque AOM et AOMR rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

Les plans d'action en matière de mobilité solidaire

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », les Départements et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire.

C'est notamment dans ce cadre que la Région et les Départements sont tenus, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de piloter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, auxquels sont associés les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité sociale, économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite.

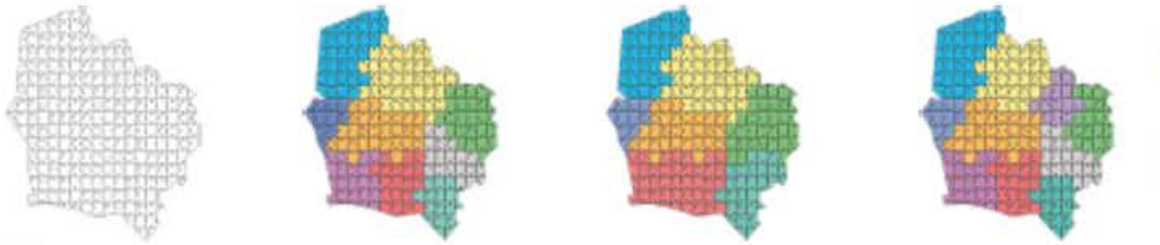
Ce plan d'action commun a, en particulier, deux vocations : définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité des personnes précitées, d'une part, et prévoir des actions concrètes de mobilité pour favoriser le retour à l'emploi, d'autre part.
La Région propose déjà des actions tournées vers les publics fragiles pour les accompagner dans leurs mobilité et ces actions peuvent être gérées par des services différents suivant les politiques régionales en jeu : tarification TER Coup de Pouce, Aide au Transport aux Particuliers (ATP), En Route vers l'Emploi, Soutien aux plateformes de la mobilité, Accès TER, cofinancement de garages solidaires, etc.



Crédits photo : Défi Mobilité

2. Comment construire les bassins de mobilité ?

Quelques règles du jeu à connaître



La loi donne certains principes de construction…

- l'ensemble du territoire régional doit être couvert par des bassins de mobilité ;
- un bassin de mobilité doit couvrir le périmètre d'au moins un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- un EPCI ne peut pas être découpé pour appartenir à plusieurs bassins sauf accord formel de son assemblée délibérante ;
- un EPCI peut par contre appartenir à plusieurs bassins de mobilité ;
- si l'importance de la mobilité interrégionale le justifie, deux ou plusieurs Régions peuvent exercer leur chef de filât à l'échelle d'un bassin de mobilité interrégional ;
- la Région arrêtera après concertation la carte des bassins de mobilité.

… et il est nécessaire d'en fixer d'autres, pour un découpage efficient en Hauts-de-France

- le nombre de bassins de mobilité devra être limité afin de proposer des échelles suffisamment larges pour aborder des problématiques partagées et pour identifier des actions communes, facilitant les pratiques intermodales ;
- certains espaces devront être considérés comme insécables afin de préserver les périmètres d'intervention des AOM, actuelles ou futures, et les dynamiques partenariales en cours ;
- à la marge, certains EPCI pourront appartenir à 2 bassins de mobilité afin de prendre en compte des multi-polarisations fortes ;
- les territoires limitrophes à la région pourront être associés à l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité sans nécessairement être intégrés dans un bassin de mobilité interrégional ;
- la Région Hauts-de-France et les Régions voisines assureront un traitement coordonné des territoires situés en frange, de concert avec les partenaires concernés.

Quelques données utiles

Aussi, parce que l'exercice de co-construction des bassins de mobilité doit prendre appui sur la « réalité des flux » et sur les dynamiques partenariales afin de pouvoir faciliter demain la bonne coordination des réseaux et développer des solutions de mobilité à cette nouvelle échelle de référence qui soient cohérentes et puissent effectivement permettre aux habitants de ne plus dépendre exclusivement de la voiture, les informations suivantes doivent notamment être utilisées dans le cadre de ces réflexions :

Les infrastructures de transport

- Le réseau ferroviaire voyageurs
- Les pôles d'échanges multimodaux et les autres haltes ferroviaires
- Le réseau routier d'intérêt régional (RRIR)
- Les véloroutes et voies vertes
- Les aires de covoiturage

Les besoins en mobilité

- Les déplacements domicile-travail
- Les déplacements domicile-étude
- Les trajets tous modes tous motifs sur la base de traces mobiles
- Les flux TER gare à gare

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

- Les AOM actuelles
- Les AOM potentielles :
- Les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR)
- Les syndicats mixtes porteurs de SCOT
- Les syndicats mixtes gestionnaires de parc naturel régional (PNR)

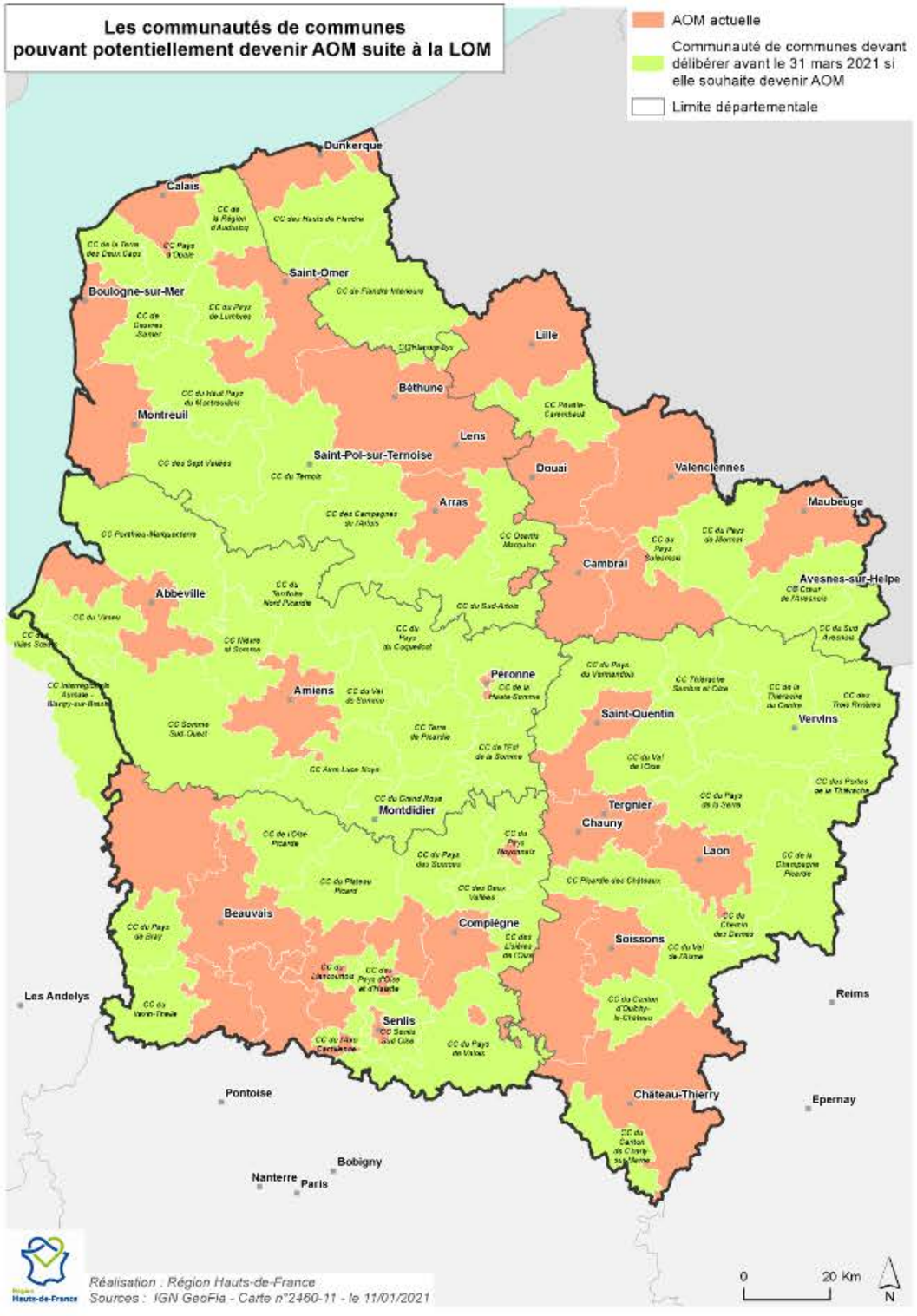
Des périmètres de référence

- Les espaces à enjeu du SRADDET
- Les zones d'emploi
- Les bassins d'éducation
- Les AOM membres des syndicats mixtes SRU
- Les autres périmètres : bassin minier, Sambre-Avesnois-Thiérache et pôles métropolitains.

L'ensemble de ces informations est disponible sur l'espace internet dédié à cette concertation : *mobilites@hautsdefrance.fr*
Au-delà des données et des cartes correspondantes, cet espace dédié met à disposition un travail réalisé par le Cerema afin de présenter une vision dynamique des liens entre territoires et alimenter ainsi le débat sur l'échelle des bassins de mobilité. En particulier, des vidéos offrent une cartographie dynamique des solidarités territoriales dans la Région Hauts-de-France en exploitant différents jeux de données (domicile-travail, domicile-études et tous motifs de déplacement). La méthode consiste à regrouper, étape par étape, les EPCI de la Région selon l'intensité de leurs relations. A chaque étape, un EPCI qui entretien le lien le plus fort avec un autre EPCI ou avec un groupe d'EPCI est agrégé à celui-ci jusqu'à ne former plus qu'une seule agrégation d'EPCI.

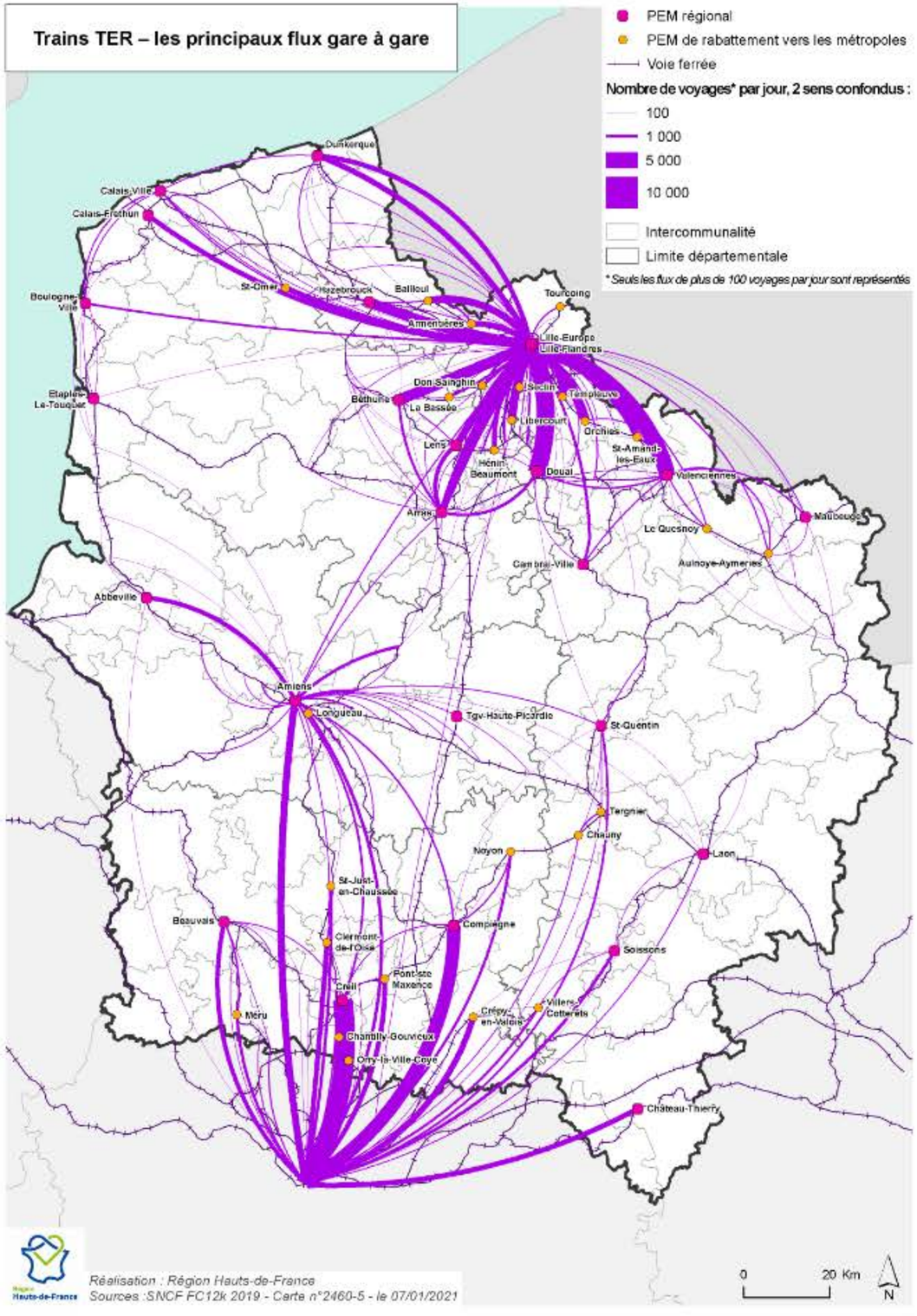
3. Des pistes pour identifier les futurs bassins de mobilité

Les communautés de communes pouvant potentiellement devenir AOM suite à la LOM

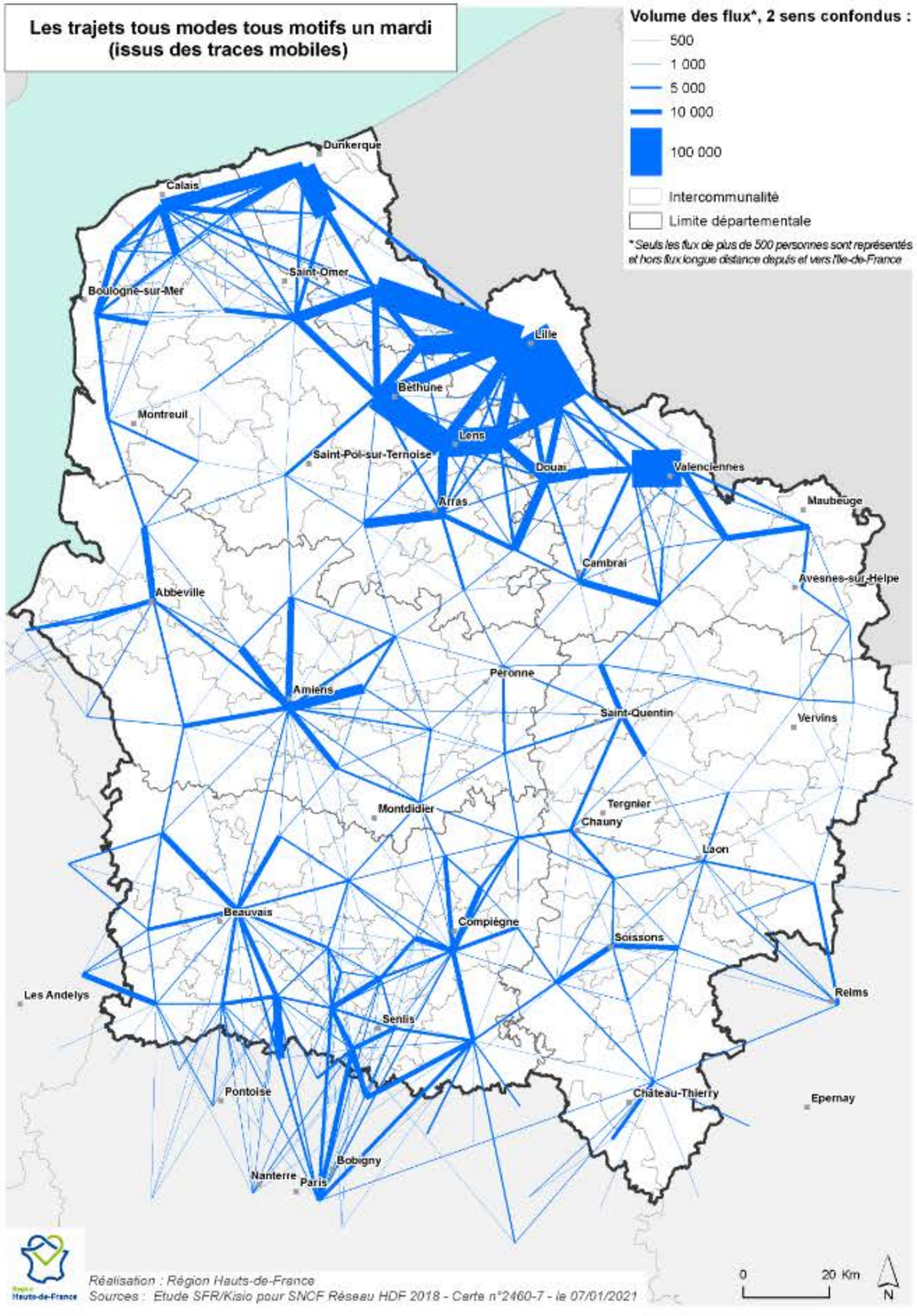


Les autres structures pouvant devenir Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

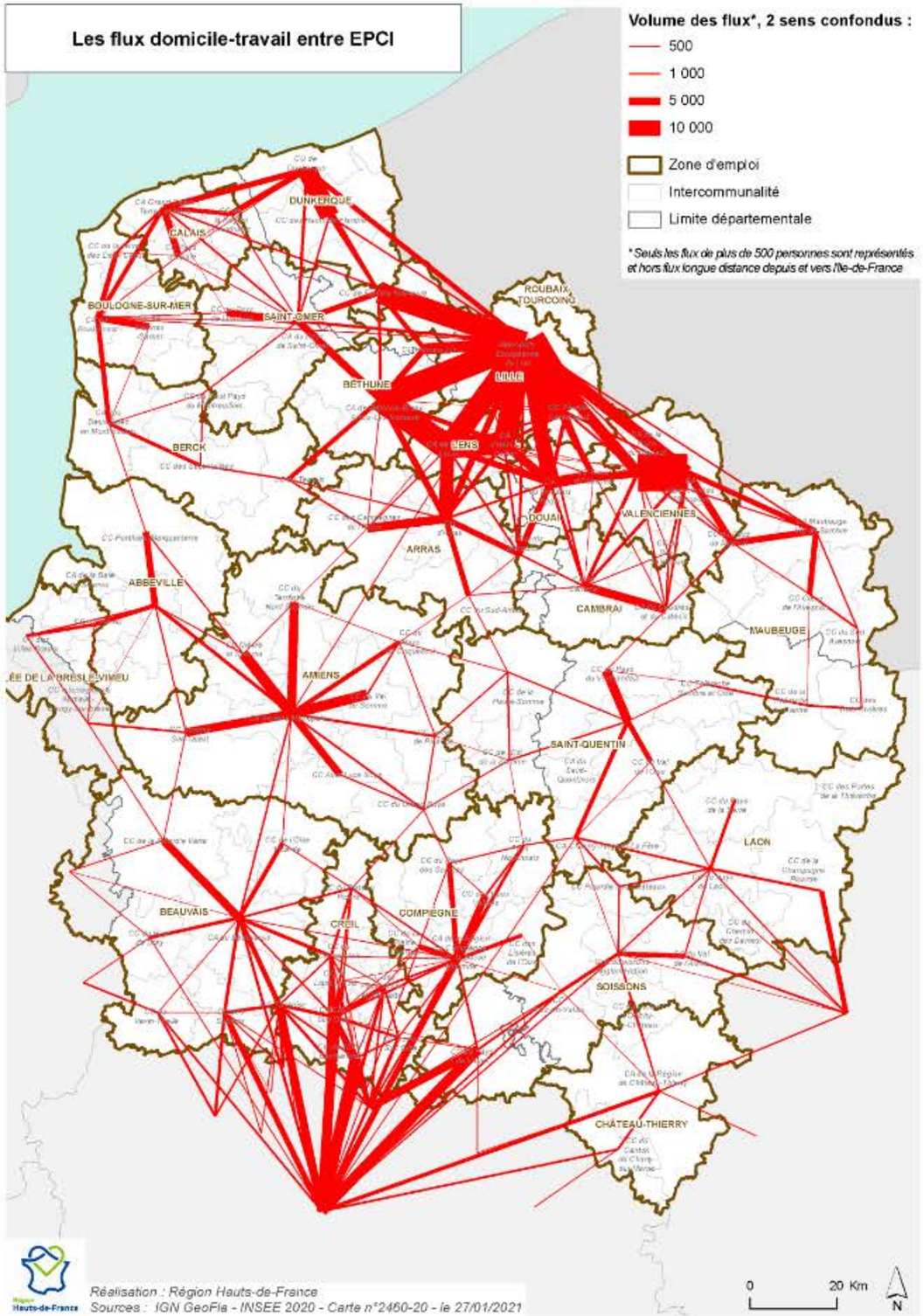
Trains TER – les principaux flux gare à gare



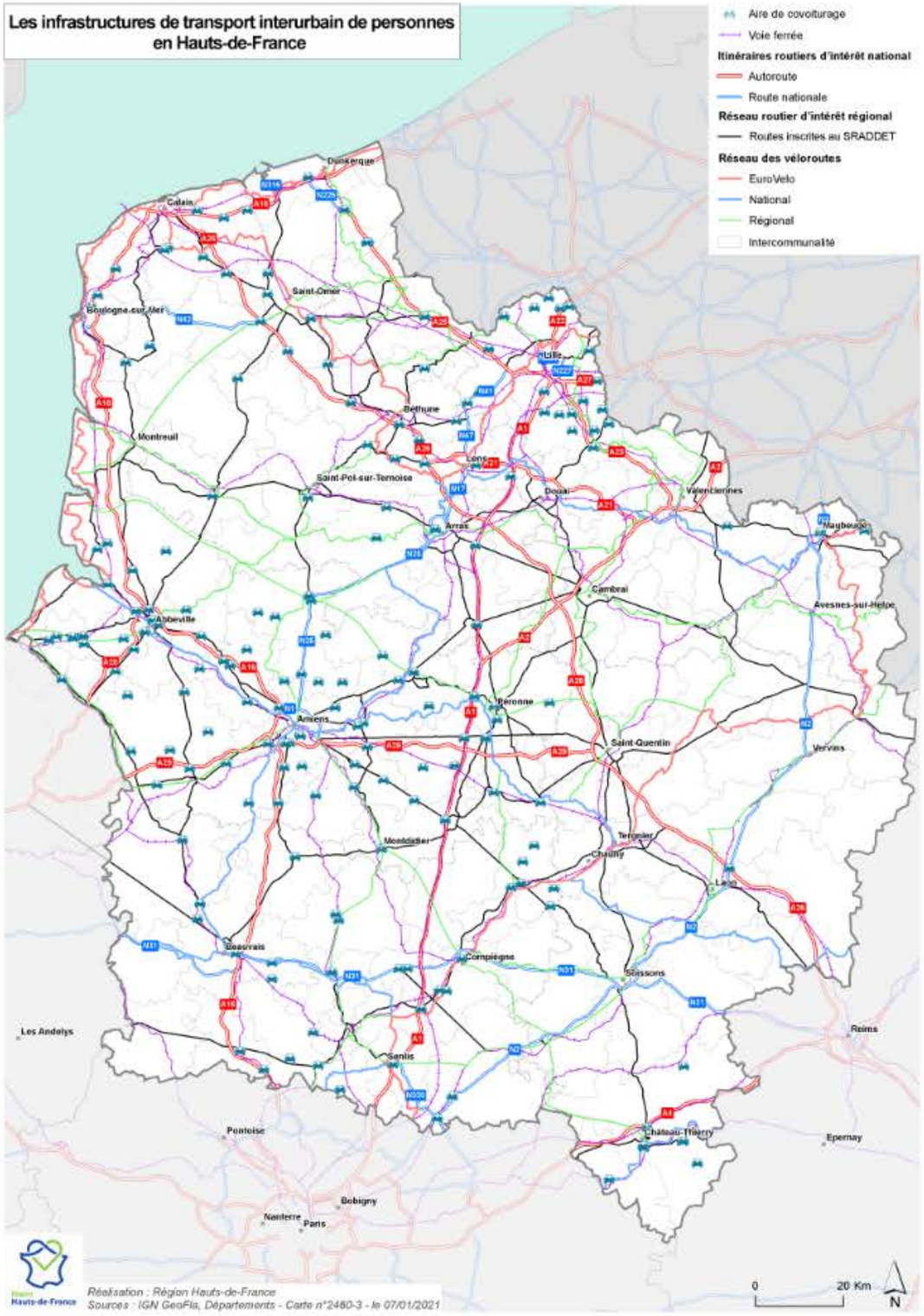
Les trajets tous modes tous motifs un mardi (issus des traces mobiles)



Les flux domicile-travail entre EPCI



Les flux domicile-études des collégiens et des lycéens entre EPCI



Bon à savoir :

L'organisation de la mobilité

- 37 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)
- dont 7 Communautés de Communes (CC) sont déjà AOM
- 23 AOM proposent un service de Transport à la Demande (TAD) en complément des services réguliers
- 70% de la population vit dans un ressort territorial (RT)
- 46% des communes au sein d'un RT sont desservies par un réseau de Transport Collectif Urbain régulier

Le train

- 1 230 trains par jour
- 199 000 voyages par jour
- 88 000 places assises
- 142 gares et 221 points d'arrêt
- 41 lignes TER et 3 lignes TER-GV

Le réseau interurbain et scolaire

- 212 000 élèves et familles utilisateurs

Le réseau urbain

- 434 lignes de transport collectif urbain
- 6 575 points d'arrêt

Les liens utiles

- www.hautsdefrance.fr/concertationmobilité
- www.francemobilités.fr
- www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr
- www.cerema.fr

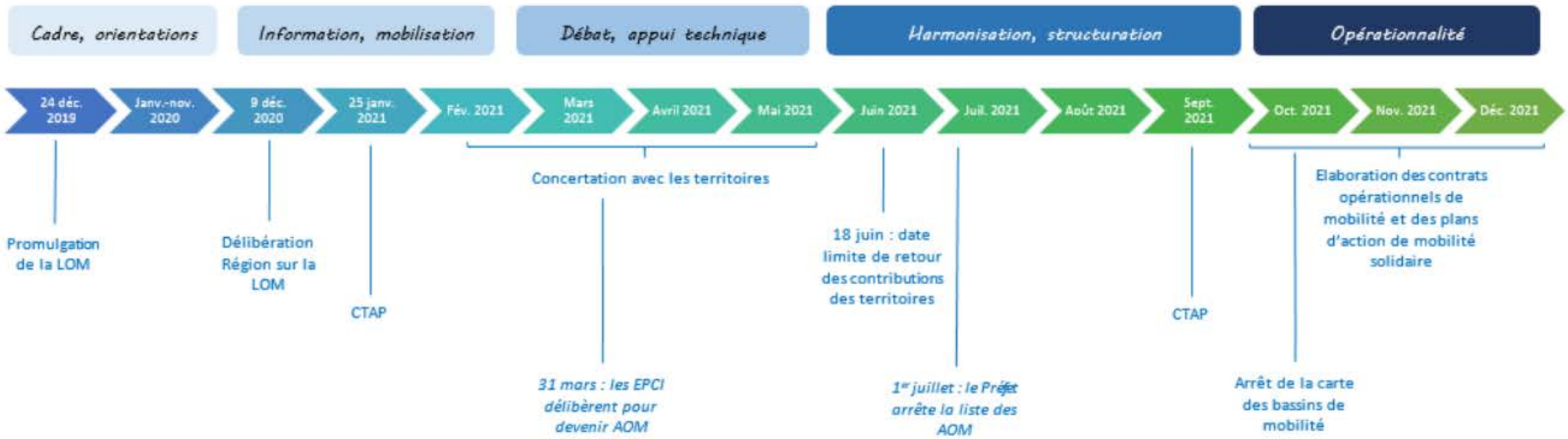
4. La concertation : méthode et calendrier

Chaque collectivité concernée en Hauts-de-France est invitée à contribuer **jusqu'au 18 juin 2021**, en adressant un courrier écrit à l'adresse suivante :

A l'attention de M. le Président de la Région Hauts-de-France,
151 Avenue du Président Hoover
59555 Lille Cedex

Cinq rencontres à l'échelle de chacun des « espaces à enjeu » identifiés dans le SRADDET seront organisées pendant cette phase de concertation pour partager, échanger et recueillir les premières réflexions des collectivités. Elles se dérouleront sous la forme de webinaires en ligne.

La Région met enfin à disposition des collectivités ce présent document, une page internet dédiée *www.hautsdefrance.fr/concertationmobilite* , l'adresse mail *mobilites@hautsdefrance.fr* pour toute question et le support des présentations proposées lors des 5 rencontres locales.



Région Hauts-de-France

Février 2021

www.hautsdefrance.fr/concertationmobilite

mobilites@hautsdefrance.fr