

# Étude pour une meilleure articulation des politiques de mobilité

## FICHE PROJET

### Contexte

A l'échelle du Pôle métropolitain, environ un quart des mobilités concerne des trajets entre intercommunalités. En 2017, le Pôle a porté une étude pour une meilleure articulation des politiques de mobilité. Cette démarche visait à améliorer les partenariats institutionnels en termes de mobilité, pour offrir aux citoyens plus de facilités à se déplacer au sein de ce territoire polarisé par les agglomérations de Clermont-Ferrand, Brioude, Issoire, Riom, Thiers et Vichy.

### Objectifs

Les attendus initiaux de l'étude portaient sur :

- La définition d'une vision partagée de la mobilité entre collectivités (Région, Départements, Intercommunalités) ;
- L'exploration de scénarii de gouvernance ;
- L'organisation d'une « Conférence des mobilités », acte 1 de cette vision partagée.

### Méthode

L'étude a commencé par un diagnostic des mobilités entre intercommunalités. Des entretiens avec les acteurs et un atelier de co-construction ont permis de préciser les priorités d'intervention pour articuler les politiques de mobilités.

### Résumé

Le diagnostic réalisé par les bureaux d'études a quantifié les flux mobilités entre les différentes entités composant le Pôle métropolitain. Ainsi, la cible des actions que pourrait porter le Pôle métropolitain concerne 25 % à 30 % des déplacements effectués sur le territoire. Il s'agit principalement de flux entre une agglomération et les communautés de communes environnantes et dans une moindre mesure entre agglomérations du Pôle (Clermont, Issoire, Vichy, Thiers).

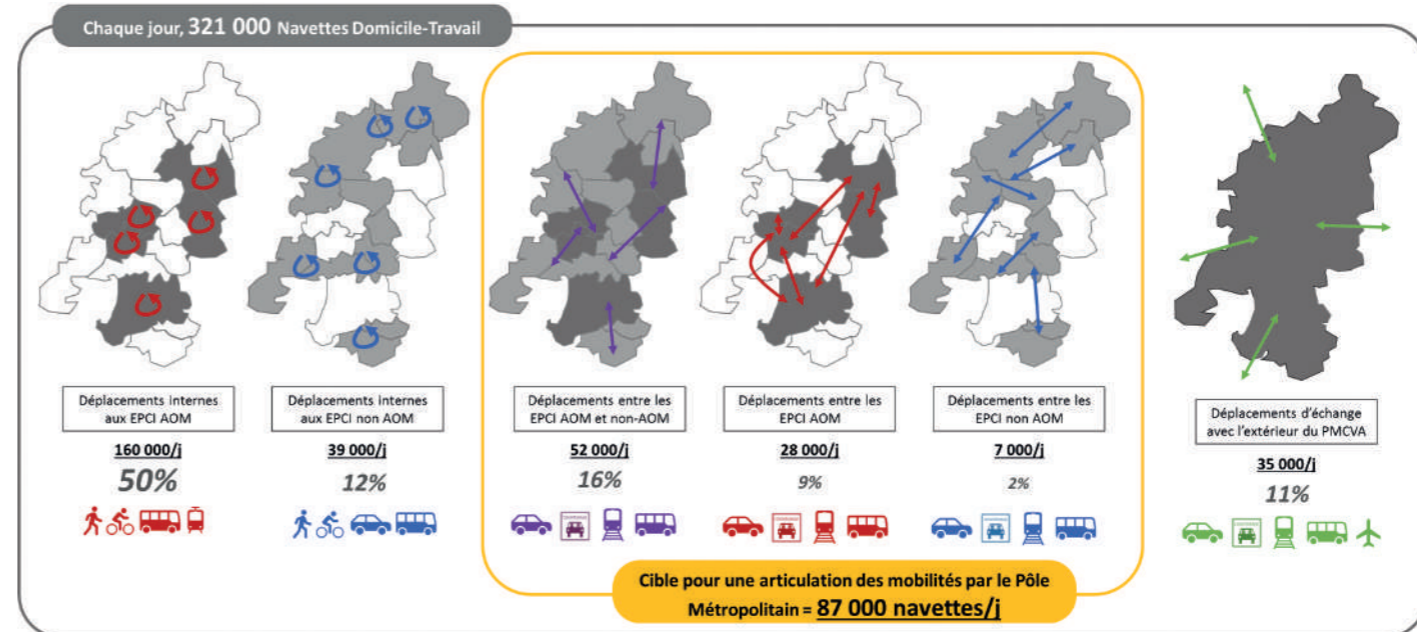
L'étude a ensuite fait émerger des pistes d'actions autour de l'usage partagé de la voiture et d'une meilleure intégration entre les services de transports publics. Des scénarios de gouvernance permettant la réalisation de ces actions ont été proposés depuis la coopération informelle jusqu'à la création de structures dédiées.

### Equipe-projet

Le Pôle métropolitain s'est appuyé sur l'expertise des cabinets d'études SYSTRA (ingénierie des mobilités), Planète Publique (spécialisé dans le conseil aux collectivités et aux questions de gouvernance) et 6-T (spécialisé dans les nouvelles mobilités : covoiturage, autopartage...).

Etude réalisée en 2017

## Les mobilités « cibles » pour des actions portées par le Pôle métropolitain



## Un contexte particulier

### L'émergence de difficultés, n'a pas permis de mener l'étude à son terme

Cette étude a été télescopée par des enjeux « supra », qui ont fortement bouleversé l'organisation territoriale et la répartition des compétences des collectivités dans la période 2016 - 2018 et n'ont pas rendu audible l'enjeu de l'inter-territorialité.

En effet, en parallèle d'un renforcement des compétences mobilités au niveau de la Région (transfert de la compétence transport interurbain et scolaire du Département à la Région) et des agglomérations (évoluant de la seule gestion des transports urbains à la « mobilité » — covoiturage, modes actifs, marchandises...), il s'est également produit une réforme territoriale avec fusion des régions et recomposition de la carte des intercommunalités.

L'ampleur des bouleversements n'a pas permis en 2017 aux acteurs du Pôle métropolitain de s'engager pleinement dans des actions inter-territoriales, préférant se concentrer à la mise en œuvre de la compétence mobilité au sein de leurs propres territoires. De ce fait, l'étude a été stoppée après le lancement de la phase d'exploration de scénarii de gouvernance.

### La loi d'orientation des mobilités : un nouveau cadre pour la mobilité des territoires

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 fonde un nouveau cadre de l'organisation des mobilités, susceptible de relancer les débats sur la bonne échelle d'organisation des mobilités, notamment au travers de :

- La fin des « zones blanches » en termes d'organisation des mobilités (art 8). En effet, la loi incite les communautés de communes à prendre la compétence mobilités. De plus, elles peuvent l'exercer dans le cadre d'un syndicat mixte en s'associant à d'autres communautés de communes et / ou avec une agglomération/une métropole. Sur le Pôle métropolitain, cela concerne six intercommunalités.
- L'introduction de la notion de « bassin de mobilité », qui sont définis par la Région après consultations des différentes collectivités concernées.

**2020 et 2021 constituent une période de mise en oeuvre de ces réformes, permettant d'avoir à court terme une nouvelle organisation institutionnelle des mobilités locales et ouvrant la porte à la réinterrogation des coopérations inter-territoriales.**

# Étude pour une meilleure articulation des politiques de mobilité

## Les enjeux d'articulation des mobilités

Dans un contexte de réduction de l'impact environnemental des transports pour les déplacements au sein du Pôle, il a été défini des enjeux à deux échelles :

### FLUX ENTRE AGGLOMÉRATIONS ET TERRITOIRES PÉRIURBAINS

- Accompagner le développement de la voiture partagée
- Coordonner les services routiers avec le train

### FLUX ENTRE AGGLOMÉRATIONS

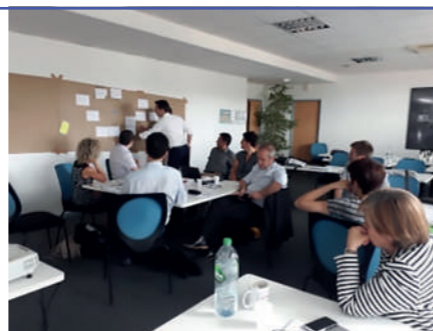
- Maintenir un service ferroviaire plutôt performant
- Revaloriser l'offre pour les déplacements à la journée de Clermont-Ferrand vers les villes voisines
- Assurer une meilleure connexion train / transports urbains

#### Des acteurs mobilisés

Un atelier de co-construction, réunissant élus et techniciens à l'été 2017, a permis de s'exprimer sur des solutions à mettre en œuvre selon deux entrées :

- La faisabilité de mise en œuvre
- L'impact de la mesure, par rapport à l'enjeu « supra » de verdissement des mobilités.

15 pistes d'actions ont été explorées avec les partenaires et parties prenantes des politiques de mobilité sur le territoire



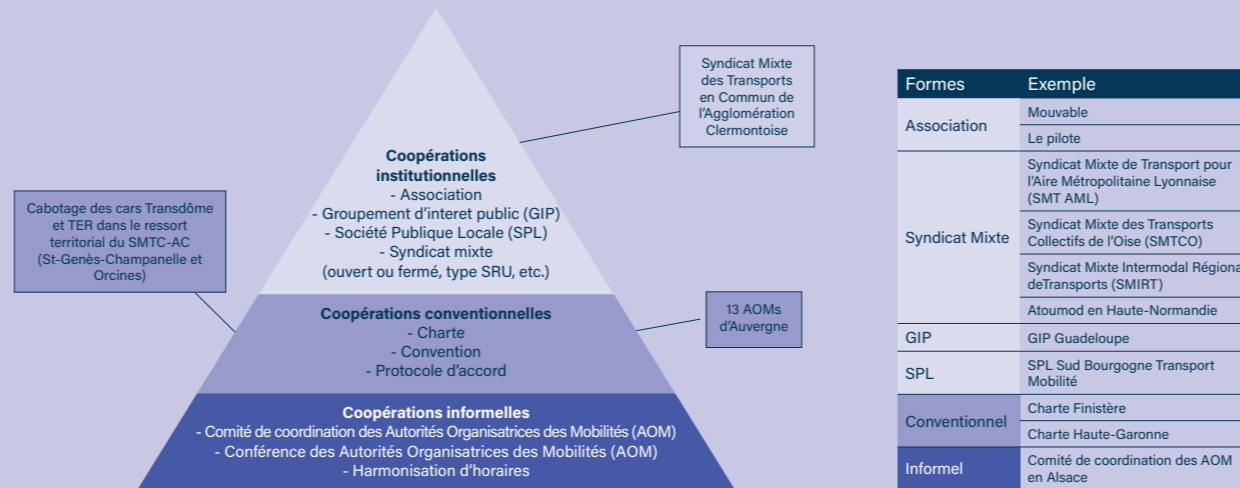
## Les pistes d'actions

FAISABILITÉ				
●●●●	1/ Renforcement de l'observatoire des mobilités	F/ Développement d'une application multimodale	7/ Accompagnement au changement des comportements A/ Renforcement de la coopération multimodale	
●●●	3/ Élaboration d'un schéma de la voiture partagée		D/ Intensification de l'usage des vélos électriques (rabattement vers les gares)	2/ Développement de coopération entre les territoires AOM et les territoires non AOM
●●			6/ Ciblage des gares permettant un rabattement C/ Expérimentation d'une nouvelle offre TER (Clermont-Riom)	5/ Évaluation des services interurbains au regard des usages B/ Sensibilisation accrue des élus du territoire
●	H/ Mieux répondre aux besoins de la mobilité nocturne	4/ Développement d'actions de sensibilisation au covoiturage G/ Mieux répondre aux besoins de la mobilité touristique		E/ Intégration des nouvelles offres Mobilité
	★	★★	★★★	★★★★
	POTENTIEL STRATÉGIQUE			

## La gouvernance

Options de gouvernance pour mettre en œuvre une politique intégrée des mobilités (exemples nationaux et positionnement des actions locales)

Concernant, la question de la gouvernance, les bureaux d'études ont apporté leurs expertises pour présenter l'éventail des outils disponibles. Par retour d'expérience, les prestataires ont indiqué que les démarches de coopérations informelles constituaient l'option la plus pragmatique pour amorcer des coopérations dans le domaine des mobilités.



Formes	Exemple
Association	Mouvable
	Le pilote
Syndicat Mixte	Syndicat Mixte de Transport pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)
	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)
	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT)
GIP	Atoumod en Haute-Normandie
SPL	GIP Guadeloupe
Conventionnel	SPL Sud Bourgogne Transport Mobilité
	Charte Finistère
Informel	Charte Haute-Garonne
	Comité de coordination des AOM en Alsace

Une alerte : Pour le prestataire privilégier les formes informelles / conventionnelles plutôt que les coopérations institutionnelles

## À suivre...

Au total, une quinzaine d'actions ont été ciblées. Au regard de la faisabilité, du potentiel stratégique des actions et des attentes exprimées par les acteurs de l'atelier, les bureaux d'études préconisaient d'approfondir trois points :

- La gouvernance pour construire une politique intégrée des mobilités, qui constituait les attendus 2 et 3 du cahier de charges de l'étude qui a été confiée ;
- Un recours plus massif à la « voiture partagée », qui a fait l'objet d'explorations complémentaires par le Pôle métropolitain en 2019 ;
- L'accompagnement au changement de pratiques des citoyens via une action de marketing individualisé (ménages volontaires s'inscrivant à un programme du type « mieux me déplacer » et disposant d'agents conseils pour trouver des solutions au cas par cas, pour réduire l'usage du tout-voiture) – action non engagée à ce jour.