

N° 373 | MARS | 2020

36 000 COMMUNES

LE MENSUEL DES MAIRES RURAUX DE FRANCE

Actualités
**CONTRAT DE
PRÉSENCE POSTALE**

Dossier

MOBILITÉS : SORTIR DU FLOU DE LA LOI LOM

Tribune

DÉLIT DE NÉGLIGENCE

LA LOI LOM ET LA NÉCESSAIRE ADAPTATION AUX CONTEXTES LOCAUX

Remettre l'humain au cœur de la LOM : tel pourrait être le crédo des élus ruraux face à ce texte fleuve dont beaucoup peinent à percevoir l'aspect opérationnel. Question sociale par excellence, la mobilité interroge en effet notre cohésion nationale, tant par les questions territoriales et écologiques qu'elle soulève, que par le sentiment d'appartenance et d'égalité qu'elle est censée incarner.

Prendre ou ne pas prendre la compétence. Face à un texte aussi touffu que celui de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), le risque est fort aujourd'hui que le débat se limite à cette question alors que les enjeux associés à la mobilité non jamais été aussi forts, notamment dans les communes rurales. Certes l'accompagnement pédagogique produit par les différentes autorités éclaire progressivement les modalités juridiques de la loi pour aider les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à appréhender les principales dispositions qui les concernent. Ainsi gouvernance et financement des mobilités, programmation des infrastructures, coopération entre AOM, planification des mobilités, mobilité inclusive, ouverture des données, information multimodale, mobilités partagées, mobilités actives, amélioration de la qualité de l'air, mesures spécifiques aux territoires, etc. font l'objet de nombreuses publications.

Reste néanmoins en suspens la question centrale de l'adaptation de ces différents outils à la diversité des contextes locaux. Entre des régions obnubilées par le rayonnement de leurs métropoles dont les élus savent qu'elles ne vont pas agir, et des EPCI aux budgets fragilisés et à l'intérêt communautaire souvent fragile, la crainte des élus ruraux est forte que cette loi n'apporte que peu de réponses aux besoins de services exprimés par les habitants vivant en milieu rural.

« Laissez les élus agir »

Reconnaître la spécificité des besoins et des solutions propres aux espaces ruraux est un enjeu fort des débats qui vont s'ouvrir avec la mise en place des AOM. Au-delà d'un droit à la différenciation, cela passe notamment par l'obligation pour un EPCI d'agir sur l'ensemble de son territoire pour ne pas renforcer les logiques centralisatrices éculées, mais aussi par la nécessité d'un effort de financement pérenne, qui ne se limite pas à des subventions d'investissement alors que le principal frein à l'innovation en milieu rural se niche dans les frais de fonctionnement. Adapter les normes et les financements à la diversité des territoires est un impératif, car la cohésion, c'est avant tout permettre à tous d'agir.

La crainte des élus ruraux est forte
que cette loi n'apporte que peu
de réponses aux besoins de services
exprimés par les habitants

Éléments de cadrage

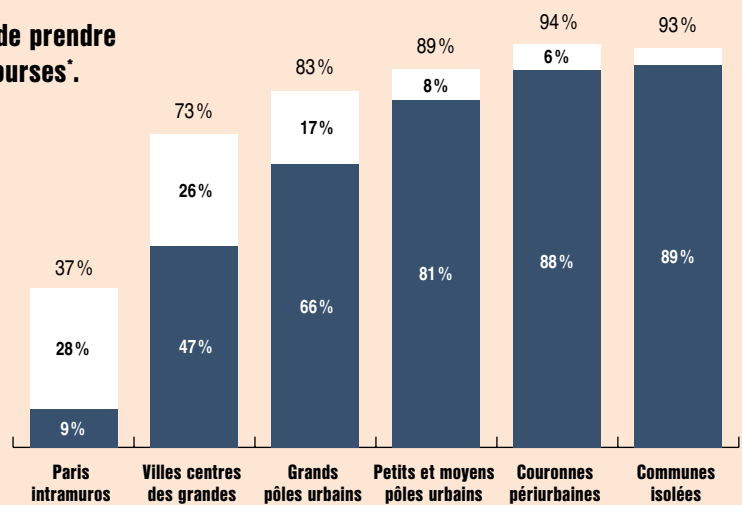
Pas tous égaux en matière de mobilité

Les inégalités territoriales freinent les Français dans leur volonté de changement. C'est le constat du premier baromètre de la fondation Nicolas Hulot et Wimoov, en partenariat avec l'AMRF. Si les Français sont prêts à revoir leur mode de transport, plusieurs obstacles illustrent les inégalités entre les espaces ruraux et les villes, et viennent entraver cette démarche. Les communes rurales cumulent en effet absence de choix et coût élevé en matière de mobilité.

➤ **En milieu rural, 9 habitants sur 10 sont obligés de prendre leur voiture pour aller travailler ou faire leurs courses*.**

Pourcentage utilisant leur voiture personnelle comme mode de déplacement en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

Mode occasionnel Mode principal



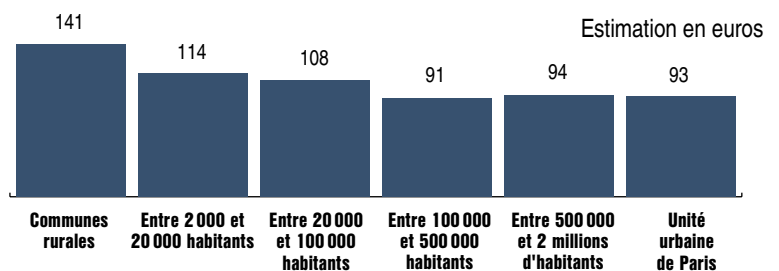
« J'habite le sud du département du Gers et j'ai à me plaindre (doléance !) du manque criant de mobilité sur notre portion de territoire qui est une "zone blanche" de tous transports en commun pour se rendre soit au chef-lieu du département soit à Toulouse.

Comment pouvons-nous nous rendre aux consultations de l'hôpital, sans devoir utiliser un service privé d'ambulance ? Comment se rendre aux différents rendez-vous de la vie administrative ou sociale du quotidien puisque tous les services sont désormais concentrés dans le chef-lieu ? Je demande, au titre d'un simple citoyen, que soient proposés divers services de transport entre nos villages isolés et le centre du département. Merci pour votre initiative ! »

➤ **Le budget lié aux déplacements est 50% plus élevé pour les ruraux (141 € par mois, contre 90 € mensuel pour les urbains)**

Le budget mensuel alloué aux déplacements est en moyenne de 109 € (en prenant en compte l'intégralité des dépenses : entretien des voitures et vélos, carburant, tickets ou abonnement aux transports collectifs). Ce budget est considéré comme « élevé » pour 2/3 d'entre eux, en particulier pour les habitants des communes rurales, où le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité et pèse en premier sur les plus modestes.

Budget mensuel moyen associé à la mobilité en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



Extrait de l'expression d'un habitant du Gers dans le cahier de doléance et de proposition de sa commune – janvier 2019.

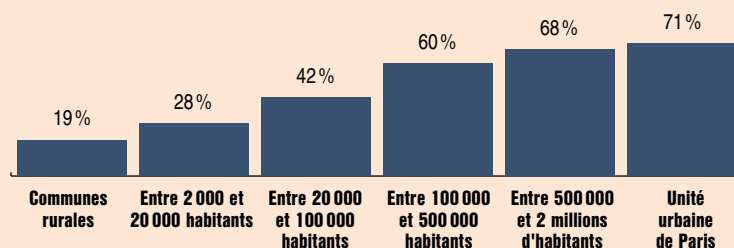
*Méthodologie : Le « Baromètre des mobilités du quotidien » s'appuie sur une enquête en ligne auprès d'un échantillon de 4 000 personnes représentatif de la population française.

Source L'ObSoCo, Chrono / FNH, Wimoov, 2019

> **81 % des ruraux qui utilisent leur voiture le font par absence de choix dans leur mode de déplacement.**

À noter que pour 39 % des habitants des zones de faibles densités, cette dépendance à la voiture s'est accrue ces dernières années, faute d'alternative face à l'éloignement des services (77% d'entre eux déclarent ne pas pouvoir accéder aux transports collectifs à pieds).

Individus considérant avoir le choix entre différents modes de transport en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



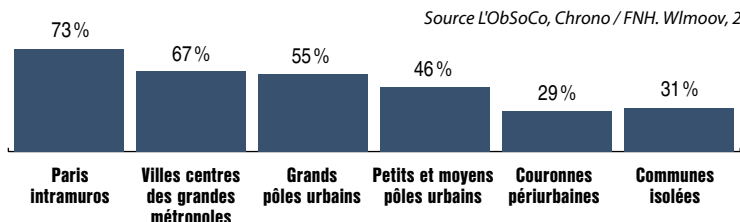
> **Cette absence d'alternative illustre le fait que les ruraux ne sont pas rétifs au changement, mais que des contraintes les en empêchent :**

- 89 % de Français se disent préoccupés par la situation environnementale
- 50 % envisagent de passer à la voiture électrique

Ainsi, plutôt que de s'intéresser à la pratique, le baromètre analyse la possibilité de choisir entre différents modes de transport, et notamment celle de pratiquer le vélo pour les déplacements du quotidien qui est jugée comme impossible par 69 % des ruraux.

Possibilité de réaliser les trajets à vélo en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

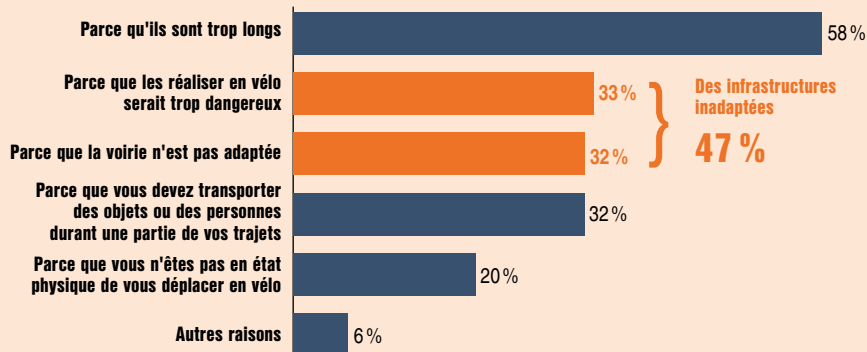
% « oui, la majorité des trajets » + « oui, mais seulement une partie des trajets »



Source L'ObsCo, Chrono / FNH, Wlmoov, 2019

> **Outre la distance, il ressort de l'enquête que c'est principalement l'absence d'infrastructures adaptées qui constitue un frein à l'usage du vélo pour 47% des Français.**

« Pour quelles raisons les trajets que vous réalisez au quotidien ne peuvent pas être effectués à vélo ? »



Base : Individus ayant déclaré ne pas pouvoir réaliser tout ou partie de leurs trajets à vélo, n = 3315

Ruraconnect

une solution pour développer le télétravail en milieu rural

Les résultats de l'étude expriment également un besoin de moins « subir » la mobilité, et en particulier les déplacements domicile-travail :

- Si le télétravail reste peu diffusé en France (6% de la population active), un jour ou deux par semaine constituerait le rythme idéal de télétravail selon le sondage.
- 25% des actifs auraient recours à des tiers-lieux pour réduire leur temps de transport pour télétravailler, si ceux-ci existaient.

RuraConnect est un outil numérique au service des communes rurales et des professionnels. Il permet aux mairies de louer des espaces sous-occupés – à des habitants, des travailleurs indépendants ou des

professionnels itinérants – pour quelques heures, de façon ponctuelle ou régulière.

Secrétaires de mairies, maires, chefs d'entreprises, télétravailleurs... inscrivez-vous à ce séminaire en ligne pour découvrir cette plateforme de location/réservation de tiers-lieux en milieu rural (durée 30 minutes). Deux sessions à venir, mardi 10 mars à 11h, jeudi 12 mars à 14h, l'occasion de vous présenter l'interface et de poser toutes vos questions

Inscriptions : <https://frama.link/uNcGrHbZ>
Informations : www.ruraconnect.fr



Les principaux articles de la loi LOM

ÉVOLUTION DE LA LISTE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) - Article 8

L'article L. 1231-1 du code des transports, qui désigne les collectivités autorités organisatrices de la mobilité (AOM), est réécrit pour prendre en compte les modifications suivantes :

- Les communes ne pourront plus être AOM après le 1^{er} juillet 2021, à l'exception de celles situées sur des îles mono-communales (hors EPCI). En corollaire, cela signifie que les syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) ne pourront plus être AOM ;
- Les communautés de communes ne sont AOM qu'en cas de transfert de la compétence par leurs communes membres ;
- Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural peuvent être AOM si leurs EPCI membres leur transfèrent la compétence.

ÉVOLUTION DE LA COMPÉTENCE « MOBILITÉ »

- Article 8

La compétence « mobilité » est toilettée. Un nouvel article du code des transports vient préciser son contenu, en la définissant comme la capacité d'organiser six catégories de services :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- Services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- Services de mobilité solidaire.

L'une des évolutions les plus structurantes apportées par la LOM à l'exercice de la compétence « mobilité » est qu'une AOM n'a plus l'obligation d'organiser l'un ou l'autre de ces services, mais peut choisir d'organiser ceux qu'elles trouvent les plus adaptés à ses spécificités locales.

La compétence « mobilité » devient de ce fait une compétence dont l'exercice se fait « à la carte ».

PLANS DE MOBILITÉ

(EX-PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS) - Article 16

Les plans de déplacements urbains sont tout d'abord ré-intitulés « plans de mobilité » (PDM). Des objectifs supplémentaires leur sont assignés en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore, et de préservation de la biodiversité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

VERSEMENT MOBILITÉ - Article 13

La LOM institue le versement mobilité (VM) en lieu et place du versement transport. Son instauration est désormais conditionnée à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes.

Les communautés de communes qui décideront de ne pas mettre en place de services réguliers de transport ne pourront pas instaurer le versement mobilité.

La LOM ne prévoit pas de financement spécifique pour ces communautés de communes car, dans le cadre du transfert aux intercommunalités d'une fraction de TVA en remplacement de la taxe d'habitation, le gouvernement argue que la nouvelle ressource sera plus dynamique que prévue initialement. Le gouvernement propose ainsi aux communautés de communes de dédier ces ressources supplémentaires à la mobilité.

Ces analyses sont extraites du guide « Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions - Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité » publié par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), et dont nous vous conseillons vivement la lecture. À retrouver sur : www.gart.org

« Une loi inapplicable en l'état »

Pour Luc Waymel, vice-président de l'AMRF (AMR 59) et Denis Durand (AMR 18), « sauf à faire du bavardage, en l'absence de financement nouveau, la loi LOM est inapplicable. Une compétence, sans moyens, on ne prend pas ! ». En cause selon eux l'absence de mécanisme de péréquation qui risque d'empêcher les EPCI de mettre en œuvre des alternatives à la mobilité : « le fait que les EPCI ruraux (sans services publics de transport, NDLR) soient exclus du versement mobilité est une chose, mais même si cela existait, comme il est calculé en fonction du lieu de travail, cela n'aurait que peu d'impact. Le problème c'est que le législateur est obnubilé par une vision

urbaine et centralisée des mobilités. Cela se ressent par exemple sur les questions urbanistiques : face au constat que cela coûte cher de se déplacer, l'État préfère interdire de construire en milieu rural (en se cachant derrière les enjeux de l'artificialisation) et organiser les transports en proche périphérie urbaine, plutôt que de réfléchir aux modes de déplacements alternatifs et à la baisse de l'empreinte carbone ». Pour les deux élus, la LOM témoigne une fois encore d'une loi faite par des gens de la ville : « les prescripteurs doivent se poser la question de l'adaptation de leurs outils au contexte local. Les espaces ruraux sont inventifs, les solidarités locales y ont par exemple inventé le covoiturage bien avant l'émergence des plateformes de partage. Or, on nous met des trucs rigides qui nécessitent une forte ingénierie, alors que l'on a besoin de souplesse ».

Focus sur « France mobilités », la face opérationnelle de la loi LOM

La démarche France mobilités est présentée comme le complément opérationnel de la loi LOM en proposant, entre autres, un dispositif d'animation et d'accompagnement des territoires. Son objectif affiché est d'être au plus près du terrain pour tester et valoriser les initiatives locales, et faire que l'expérimentation et l'innovation deviennent opérationnelles dans les territoires. La face visible de ce travail repose sur la constitution et l'alimentation continue d'une plateforme de recensement des projets de territoires et des solutions de mobilités, avec plus de 800 expériences référencées (solutions des acteurs de la mobilité, projets et réalisations des collectivités). La plateforme propose notamment une cartographie des projets qui, en plus de valoriser les expériences, sert de moteur de recherche pour les élus en quête de solutions pour développer la mobilité sur leur territoire.

Qui sont les acteurs associés à cette démarche ?

L'animation repose sur treize cellules régionales constituées par le Cerema, la DREAL, la Banque des Territoires et l'Ademe, qui forment un guichet unique de contact pour les collectivités et les porteurs de solutions, notamment en zones dites « peu denses ». Ces cellules régionales doivent orienter et apporter les premières réponses de conseil aux acteurs, en mettant à leur disposition des méthodes et de la documentation technique pour faire émerger des projets, ou en proposant des animations locales via des événements et journées techniques. France mobilités affiche en effet l'objectif de ne pas proposer des solutions clé-en-main, mais de co-construire des écosystèmes locaux autour de la mobilité, pour faire émerger des réponses adaptées à chaque contexte territorial.

Un soutien de façade aux élus ruraux ?

Nombre d'élus redoutent pourtant une technocratisation des questions de mobilité et l'absence de souplesse des modes de financements (voir ci-contre). France mobilités se défend en affichant au contraire la volonté de proposer un soutien en ingénierie territoriale, afin de soutenir les élus dans leur recherche de solutions innovantes pour répondre aux problèmes de leurs concitoyens. France mobilités se base sur l'idée de soutenir un ensemble d'action complémentaires qui demandent de la souplesse et de l'accompagnement. C'est en effet d'abord un service d'appui à l'ingénierie territoriale afin d'accompagner les territoires sur la question des prises de compétence mobilités, avec une expertise réglementaire, juridique et financière. C'est ensuite une volonté de soutenir les actions des territoires ruraux avec l'appel

France mobilités affiche la volonté d'avoir pour les territoires ruraux des dérogations réglementaires et législatives afin de faciliter les expérimentations.

à manifestation d'intérêt « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » (AMI TENMoD), ouvert jusqu'à la fin mai 2020, et qui propose aux lauréats une subvention plafonnée pour accompagner la mise en œuvre de leurs projets.

Vers un droit à la différenciation ?

En complément, France mobilités affiche la volonté d'analyser les possibilités d'avoir pour les territoires ruraux des dérogations réglementaires et législatives afin de faciliter les expérimentations localement. C'est pourquoi, un appel à expérimentations vient d'être lancé pour ouvrir le droit à des dérogations afin d'aider des projets de mobilité en territoire rural qui n'entreraient pas dans le cadre légal actuel. Ce dispositif, annoncé à la suite du premier Comité interministériel aux ruralités, vise à permettre aux projets sélectionnés de faire l'objet d'une "dérogation législative temporaire". Et s'ils sont évalués positivement, l'idée affichée par le Gouvernement est de proposer au Parlement une modification pérenne de la loi, en vue de généraliser les mesures dérogatoires prises. L'objectif de cette démarche appelée « Appel à expérimentations dans les territoires ruraux » est de favoriser l'adaptation de l'ingénierie de France mobilités à tous les territoires et en particuliers à ceux où les solutions de mobilités peuvent contribuer à réduire les fractures sociales et territoriales. Pour ce faire, France mobilités rappelle que les cellules d'appui mises en place dans chaque région sont là pour accompagner les collectivités dans le montage de leur pré-dossier de candidature.

France mobilités est une initiative du ministère chargé des Transports pour faciliter l'innovation dans la mobilité. www.francemobilités.fr

« Il ressort de l'analyse des résultats qu'il est urgent d'apprendre à travailler avec les habitants des territoires ruraux, d'apprendre à les écouter et surtout à les entendre. [...] Établir un dialogue ce n'est pas seulement porter la parole des ruraux mais aussi leur donner une place dans les décisions et prendre le temps d'adapter les dispositifs aux territoires. »

Conclusion de Gérard Hernja et Alain Mergier dans leur rapport sur « La mobilité des jeunes dans un territoire rural », publié par le Laboratoire de la mobilité inclusive.

Ce qu'en dit l'Agenda Rural

Les propositions de la Mission ruralité dans son rapport « **Ruralités : une ambition à partager** » sont censées alimenter la réflexion du Gouvernement dans la mise en œuvre de l'Agenda rural. On notera que parmi ces propositions, celles qui ont trait au financement de la mobilité restent en suspens :

- Porter à 2 milliards d'euros sur dix ans les crédits consacrés au plan de désenclavement des territoires ruraux.
- À la suite des recommandations qui seront faites dans le rapport Philizot, la Mission émet le souhait qu'un accord soit trouvé entre l'État et les régions pour inscrire les petites lignes ferroviaires dans les plans de mobilités.
- Conforter les lignes aériennes d'aménagement du territoire en les intégrant pleinement dans les plans de mobilité et en pérennisant les crédits de l'État.
- Créer un fonds de péréquation du versement transport, à l'échelle nationale et/ou régionale, dédié au financement des services mobilités adaptés aux territoires ruraux.
- Transférer une part de la TICPE perçue par les régions pour abonder les autorités organisatrices de mobilités (AOM) rurales.
- Soutenir des projets d'investissement dans les transports dans les territoires ruraux via le plan d'investissement d'avenir (PIA).
- Assouplir les critères de création des AOM en revenant sur le caractère inséparable du transfert de compétences et en permettant de porter des projets à l'échelle infra ou supra-communautaire.

Le comité interministériel aux ruralités a été l'occasion d'aborder le devenir des petites lignes ferroviaires, qui représentent environ un tiers du réseau, et de signer les premiers protocoles sur le sujet avec la région Grand Est et la région Centre-Val de Loire. Ces plans d'action régionaux se fondent sur les préconisations du rapport Philizot, plaidoyer à la différenciation et l'innovation, selon trois blocs (même si les modalités de financement restent encore à préciser...) :

- une "petite partie" des lignes relevant du réseau dit structurant seront financées à 100% par SNCF Réseau ;

- la majeure partie des lignes resteront cofinancées dans le cadre des contrats de plan État-régions, le taux de participation de l'État pouvant être modulé en fonction de l'importance des lignes ;

- des lignes seront enfin intégralement prises en charge par les régions – ce qu'a permis l'article 172 de la LOM.

- Généraliser l'ouverture des transports scolaires aux autres usagers en secteur rural.
- Soutenir la mise en place de plateformes de mobilité pour orienter et accompagner les habitants vers des solutions de mobilités adaptées à leurs besoins quotidiens (rendez-vous médicaux, emploi, accès aux services, etc.) dans le cadre de la future génération de CPER.
- Relancer dans les territoires ruraux le permis à 1 € par jour via un prêt à taux zéro.
- Former 5 000 jeunes ruraux par an au permis de conduire dans le cadre du service national universel (SNU).
- Encourager les solutions permettant de répondre à la mobilité du dernier kilomètre en les intégrant par exemple dans les contrats de réciprocité et en encourageant l'intermodalité Politique publique.

« Si la voiture est omniprésente c'est avant tout parce qu'elle est le seul choix possible. On nous a rendus dépendants de la bagnole, on nous éloigne de tout et maintenant on nous montre du doigt parce qu'on pollue, mais ce n'est pas nous qui avons voulu que tout parte. »

Témoignage d'un habitant de Thuillières, un village des Vosges (88), dans le rapport de Gérard Hernja et Alain Mergier sur « La mobilité des jeunes dans un territoire rural », publié par le Laboratoire de la mobilité inclusive.

REPÉRÉ POUR VOUS

Un état des lieux au plus près des élus

Pour son étude sur « Les maires et la transition écologique », Ulysse Blau, un jeune ingénieur de 27 ans, a parcouru le Calvados (14) à vélo pour rencontrer les élus. Il en ressort une synthèse documentée sur le rapport des élus ruraux aux enjeux de la transition écologique, et notamment les questions de mobilité, à travers « la dépendance des espaces ruraux à une ressource pétrolière à bas prix, pas seulement pour le transport individuel ».

À découvrir sur : <https://larouteencommunes.fr/>

