

GOUVERNANCE INTÉGRÉE DES MOBILITÉS

De quoi parlons-nous ?

La gouvernance des mobilités est partagée entre plusieurs entités publiques qui varient selon les modes de transports et les territoires.

On peut dénombrer 5 structures qui se partagent la compétence : Etat, Région, Département, Intercommunalités et Communes. Selon le niveau de l'intercommunalité et le mode de transport, la gouvernance est plus ou moins intégrée.

Pourquoi ce facteur ?

Les usagers et leurs pratiques de mobilités s'affranchissent des limites administratives et des périmètres au sein desquels la gouvernance de la mobilité s'applique. De plus, ils utilisent souvent plusieurs modes de transport auxquels l'organisation renvoie à plusieurs acteurs. Il y a donc un enjeu de coordination des politiques publiques mises en place par les différentes gouvernances. Et d'interface entre les différents modes. Par ailleurs, l'arrivée de nouveaux opérateurs de mobilité pose également des questions de gouvernance à toutes les échelles.



HISTORIQUE

Plusieurs lois ont jusqu'à présent encadré la gouvernance des mobilités. La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, 1982) avait structuré les responsabilités en matière de transport public par mode de transport. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM, 2015) et la loi portant la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe, 2015) ont modifié les attributions des différents échelons territoriaux. Les régions sont devenues compétentes pour le transport routier interurbain

et scolaire et le bloc communal a vu ses compétences élargies en plus du transport urbain (transport non urbain, mobilité solidaire, active et partagée). Enfin, la loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) a récemment renforcé la gouvernance de la mobilité en France autour du couple intercommunalité/région avec, pour chaque échelon, des leviers d'action élargis. En parallèle, le développement de l'intercommunalité s'est accompagné d'un transfert de compétence des communes vers cette dernière de façon plus ou moins intégrée.

SITUATION ACTUELLE



A l'échelle de l'agglomération toulousaine, la compétence mobilité est partagée entre plusieurs autorités organisatrices. La région Occitanie est autorité organisatrice des mobilités (AOM) sur l'ensemble de la région, hors périmètre Tisséo Collectivités, sauf pour le transport ferroviaire et scolaire. Tisséo Collectivités est AOM à l'échelle de son ressort territorial, la grande agglomération toulousaine, pour l'ensemble des services de mobilités, hors compétences régionale et a également l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilités. Dans le cas des villes moyennes, les intercommunalités peuvent être AOM et disposent des compétences de mobilités. En fonction des thématiques (routes, modes actifs, stationnement...),

les compétences peuvent être partagées avec différentes collectivités comme l'Etat, la Région, les départements, les agglomérations ou encore les communes. A ces collectivités, s'ajoutent les opérateurs privés de transports en commun, de covoiturage et d'autopartage qui peuvent s'insérer dans le panel d'offres de mobilité. Aujourd'hui, sous l'effet des mobilités quotidiennes, les périmètres de vie excèdent très largement les limites communales, ce qui rend obsolète la structuration du territoire français par la multitude de communes (Estèbe, 2008). Ces dynamiques dépassent parfois même les périmètres des agglomérations et démontrent les limites des périmètres de la gouvernance actuelle des mobilités.

QUALIFICATION DU FACTEUR



La gouvernance des mobilités est une tendance lourde car elle fait l'objet de multiples textes réglementaires depuis plusieurs années. Elle s'avère pourtant inadaptée face à l'évolution des pratiques de mobilité et aux phénomènes d'étalement urbain. En effet, les dynamiques de

gouvernances sont variables d'un territoire à l'autre : certains ne sont pas couverts par une AOM urbaine alors que d'autres le sont. Cette ambivalence crée des conditions de gestion des mobilités très variables.

DYNAMIQUE DU FACTEUR



Ce facteur évolue de manière lente du fait de la dimension législative et réglementaire qu'il recouvre. Par ailleurs, la législation étant en constante évolution, il est difficile d'estimer l'impact réel du facteur. En revanche, la coopération entre acteurs mais aussi entre territoires, devraient prendre de plus en plus d'importance dans les prochaines décennies.

MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

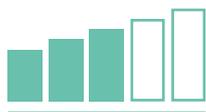
Déclin

Disparition

La maturité du facteur est croissante dans la mesure où les acteurs prennent de plus en plus conscience que la décarbonation des mobilités nécessite un cadre de gouvernance adapté et que celui-ci évolue. De manière globale, il

est intéressant de noter que l'expression des acteurs sur le sujet est en train de basculer du « pourquoi » vers le « comment faire », preuve que le sujet est partagé.

IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Moyen

La gouvernance des politiques publiques, et plus spécifiquement des mobilités, a un impact moyen sur la décarbonation du secteur des mobilités. La mise en place d'une gouvernance efficace, cohérente et adaptée aux périmètres des déplacements peut contribuer à créer les conditions de décarbonation des mobilités. Cette gouvernance intégrée, associant plusieurs acteurs et plusieurs politiques publiques, permettrait de favoriser le développement des

mobilités alternatives adaptées aux déplacements du quotidien, de réorganiser l'espace urbain et les territoires pour favoriser la mixité fonctionnelle et les usages. Néanmoins, cette gouvernance permettra seulement de créer les conditions d'encadrement et de déploiement du cadre de mobilités décarbonées. D'autres leviers seront alors à activer pour concrétiser ces efforts (signal prix, incitations, sensibilisation, etc.).

DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



La gouvernance des mobilités dans le bassin de vie toulousain est complexe et repose sur un ensemble d'acteurs publics et privés impliqués à différents niveaux de décision. Le gouvernement est responsable de la définition des grandes orientations en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. La Région Occitanie est responsable de la planification des transports et de l'aménagement du territoire régional et également de la mise en œuvre des politiques nationales. Au niveau intercommunal et local, les collectivités territoriales sont responsables de la gestion des transports et de l'aménagement du territoire

sur leur territoire. L'état actuel de la gouvernance des mobilités se heurte à certaines problématiques territoriales qui découlent d'une organisation éclatée : la fragmentation des acteurs qui rend difficile la coordination des politiques (et la mise en œuvre des projets) et le manque de cohérence territoriale entre les politiques publiques menées de manière indépendante, sans tenir compte des synergies possibles entre les territoires. Enfin, les territoires périurbains sont aujourd'hui responsables d'une part importante des mobilités carbonées mais ne bénéficient pas d'une gouvernance des mobilités adaptée.

RESSOURCES



- Rapport « Duron » sur le modèle économique des transports collectifs – Ministère de la Transition écologique, 2021 <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RAPPORT%20DURON.pdf>
- Gouverner la ville mobile. Intercommunalité et démocratie locale, Philippe Estèbe, 2008
- Impact et évaluation de la politique SRADDET sur la cohérence entre l'aménagement et la politique de mobilité, France Mobilités
- La gouvernance territoriale des mobilités : tournant local et coopérations ?, Horizons Publics n°32, mars-avril 2023



HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : Fil de l'eau

Les fondamentaux de la loi d'orientation des mobilités (LOM) continueront de s'appliquer en 2050. Tisséo Collectivités et la Région sont toujours les autorités compétentes d'organisation de la mobilité sur leur territoire.

Le partage des compétences entre, d'une part les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) entre elles, et d'autre part, les AOM et les collectivités (Etat, Département, Intercommunalités) n'a pas non plus évolué.

HYPOTHÈSE 2 : Une AOM urbaine renforcée

Le rôle de l'autorité organisatrice des mobilités est renforcé par l'intégration de nouvelles compétences, sur son périmètre précédemment opéré par d'autres collectivités, telles que

l'aménagement du territoire, le développement de l'offre ferroviaire, la politique cyclable, le stationnement...

HYPOTHÈSE 3 : AOM unique à une échelle plus grande

Le périmètre des AOM urbaines est étendu à l'échelle de vastes bassins de mobilité qui intègrent les territoires périurbains des aires d'attraction. Les grandes orientations straté-

giques des transports, à cette échelle, sont élaborées de concert avec la Région dans le cadre d'un Plan de Mobilités renouvelé.

HYPOTHÈSE 4 : Désengagement du public

La sphère publique s'est progressivement désengagée de l'organisation des mobilités. En conséquence, en 2050, ce sont les opérateurs privés qui organisent et opèrent différentes offres et services de mobilités, là où la

demande est importante. Pour les secteurs où la demande est faible, la mobilité individuelle (voiture / covoiturage, vélo, marche à pied) constitue la seule alternative.

La disparition de Tisséo Collectivités, au profit d'une compétence exercée par les intercommunalités, n'est pas une hypothèse envisagée par les experts interrogés (77% ne sont pas d'accord). Cette hypothèse est notamment rejetée en raison de la taille, jugée trop petite, des intercommunalités et d'un risque de morcellement de la compétence qui n'est pas souhaité.

Les experts interrogés ne sont, dans l'ensemble, pas d'accord avec l'hypothèse selon laquelle la Région deviendrait la seule autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire.

L'échelle régionale est jugée trop grande. L'absence de moyens financiers et d'autonomie ainsi que le mode de scrutin des conseillers régionaux sont les freins évoqués.

46% des répondants s'accordent sur le fait que Tisséo Collectivités et la Région sont deux échelles de gouvernance qui apparaissent pertinentes et qui resteront les autorités compétentes en matière d'organisation et de planification des mobilités sur le territoire. Ainsi, il apparaît un consensus sur la poursuite du couple Tisséo Collectivités / Région. 46% des

CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION



Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, Tisséo Collectivités et la Région sont toujours les autorités compétentes d'organisation de la mobilité sur leur territoire.



HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, Tisséo Collectivités disparaît et les intercommunalités qui la composent reprennent la compétence mobilité.



HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, les compétences de Tisséo Collectivités sont renforcées en terme de thématiques (aménagement du territoire, ferroviaire).



HYPOTHÈSE 4 :

En 2050, la Région est la seule autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle régionale.



HYPOTHÈSE 5 :

En 2050, en raison du désengagement progressif du public, les opérateurs privés organisent et opèrent les différentes offres et services de mobilités.



répondants sont d'ailleurs d'accord avec l'hypothèse d'un renforcement du rôle de Tisséo en y intégrant de nouvelles compétences, telles que l'aménagement du territoire ou le ferroviaire. Certains experts avancent une fusion des intercommunalités pour y parvenir.

Par ailleurs, s'il ne s'agissait pas d'une hypothèse proposée l'analyse des commentaires suppose que la gouvernance pourrait évoluer et la compétence mobilité être exercée au sein d'une nouvelle entité (regroupant Tisséo Collectivité et la région), non pas à l'échelle

régionale (jugée trop large) mais à une échelle métropolitaine. Les exemples du SYTRAL (236 communes) et de la Métropole de Marseille (92 communes) sont des exemples de scénarios crédibles avancés. Cela passera nécessairement par une rénovation des mécanismes financiers et fiscaux.

Enfin, si le désengagement progressif de l'Etat n'est pas souhaité, c'est un risque à envisager, en raison notamment des capacités de financement limitées des collectivités.

A LIRE AUSSI :

