



## Extrait du Registre Des Délibérations

L'an deux mille vingt-et-un

Le 31 Mars 2021 à 18 heures

Le Conseil Communautaire de Grand Cubzaguais Communauté de Communes dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire au siège de Grand Cubzaguais Communauté sous la présidence de Madame Valérie GUINAUDIE, Présidente de séance.

Date de convocation le 22 Mars 2021.

DELEGUES EN EXERCICE : 37

NOMBRE DE PRESENTS : 26

NOMBRE DE VOTANTS : 31

**Objet : Prise De Compétence Mobilités**

**Présents : 20**

BORRELLY Marie Claire (Saint André de Cubzac), BOUCHET Marie Christine (Prignac et Marcamps), COUPAUD Catherine (Pugnac), COURSEAU Michael (Saint André de Cubzac), DARHAN Laurence (Bourg), FUSEAU Michael (Pugnac), GALLIER Patrice (Saint Gervais), GUINAUDIE Sylvain (Aubie/Espessas-Val de Virvée), GUINAUDIE Valérie (Mombrier), HERNANDEZ Sandrine (Saint André de Cubzac), JOLY Pierre (Bourg), LAVAUD Véronique (Saint André de Cubzac), MARTIAL Christophe (Val de Virvée), MONSEIGNE Célia (Saint André de Cubzac), PEROU Laurence (Saint André de Cubzac), PINSTON Stéphane (Saint André de Cubzac), POUX Vincent (Saint André de Cubzac), RAMBERT Jacqueline (Saint Gervais), SUBERVILLE Jean Pierre (Saint Laurent d'Arce), TABONE Alain (Cubzac les Ponts).

**Présents en téléconférence : 7**

AYMAT Pascale (Saint André de Cubzac), BAGNAUD Gérard (Cubzac les Ponts), BELMONTE Georges (Saint André de Cubzac), BLANC Jean Franck (Teuillac), BOURSEAU Christiane (Virzac), JOLLIVET Célia (Peujard), TELLIER Nicolas (Saint André de Cubzac).

**Absents excusés ayant donné pouvoir : 4**

BRIDOUX-MICHEL Nadia (Cubzac les Ponts) pouvoir à Alain TABONE, CAILLAUD Mathieu (Saint André de Cubzac) pouvoir à Nicolas TELLIER, JEANNET Serge (Gauriaguet) pouvoir à GUINAUDIE Valérie, POUCHARD Éric (LANSAC) pouvoir à FUSEAU Michael.

**Absents excusés : 3**

BRUN Jean Paul (Saint Antoine-Val de Virvée), MABILLE Christian (Peujard), TARIS Roger (Tauriac).

**Absents : 3**

FAMEL Olivier (Saint André de Cubzac), GRAVINO Bruno (Saint Trojan), LOUBAT Sylvie (Salignac-Val de Virvée),

Secrétaires de séance : TABONE Alain

**Vu** l'arrêté préfectoral en date du 27 janvier 2020, autorisant la modification statutaire de Grand Cubzaguais Communauté de Communes ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5211-17 et L. 5211-5 ;

**Vu** la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et notamment son article 8 tel que modifié par l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avr. 2020 qui réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités. Elle prévoit notamment de réorganiser les compétences et offre, en particulier, la possibilité aux communes via leur intercommunalité de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

**Considérant** les résultats de l'étude réalisée par le bureau d'études ITER, dans le cadre de l'AMI de l'ADEME pour accompagner les territoires lauréats dans leurs réflexions sur la prise de compétence mobilité dans le cadre de la LOM, (annexé au présent rapport)

**Considérant** l'étude réalisée par la Région Nouvelle-Aquitaine sur la mobilité en Haute-Gironde,

**Considérant** que le territoire du Grand Cubzaguais Communauté de Communes, par sa position géographique en deuxième couronne de la métropole bordelaise et par son caractère urbain présente de forts enjeux en termes de mobilité.

En effet, depuis plusieurs années la communauté de communes développe sa stratégie mobilité à travers ses documents de planification territoriale, comme le SCOT, le PCAET, le Schéma Directeur Cyclable et prochainement le Schéma Intercommunal d'aménagement et de développement durable.

La mobilité ressort comme un enjeu structurant dans l'ensemble de ces documents. En effet, la croissance démographique particulièrement forte du territoire, questionne le potentiel de développement résidentiel du territoire, en lien avec la capacité des équipements publics et des réseaux.

Afin de répondre au problème d'engorgement du réseau vers la métropole bordelaise, la Région Nouvelle-Aquitaine prévoit la mise en œuvre d'un RER métropolitain qui consistera notamment à augmenter l'amplitude et la fréquence des TER actuellement



en service. Elle prévoit également une ligne de car express entre Bordeaux et Blaye en passant par Saint André de Cubzac.

Cependant, ces solutions ne suffiront pas à pallier tous les problèmes de mobilité que connaît le territoire du Grand Cubzaguais. En effet, le second enjeu est celui de la mobilité interne.

Le phénomène de croissance démographique n'est pas homogène sur le territoire. La dépendance économique du territoire à la métropole bordelaise impacte fortement les besoins et les usages en termes de mobilité. De fait, certains secteurs, les plus proches de la métropole et/ou les mieux desservis par les infrastructures de transports (proximité A10 et/ou TER), sont particulièrement attractifs.

D'autres espaces, plus ruraux et plus préservés, connaissent une évolution beaucoup plus modeste, voire enregistrent une baisse démographique. L'organisation du territoire, peu dense, autour de centralités plurielles et diverses entraîne des enjeux de mobilité interne en conséquence plus complexes, demandant des solutions innovantes et adaptées au territoire.

Enfin, dans les années à venir, il est à prévoir que le territoire du Grand Cubzaguais sera de plus en plus sollicité par les entreprises ne trouvant plus sur la métropole le foncier nécessaire à leur développement. En cela, le desserrement métropolitain constitue une véritable opportunité de développement et de diversification des activités économiques du territoire, mais engendrera de nouvelles problématiques en termes de mobilité interne au territoire qu'il conviendra d'anticiper.

Aujourd'hui, la construction de la ZAC Parc d'Aquitaine a créé et va encore créer de nombreux emplois, engendrant de nouveaux flux de déplacement à prendre en compte. Les futures entreprises de la partie industrielle de ZAC (en cours de construction), réclament déjà des solutions de mobilité alternative à la voiture pour leurs employés sans permis de conduire.

Plus récemment le Grand Cubzaguais Communauté de Communes a pensé la mobilité sur son territoire à travers le spectre du développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, via son Plan Climat Air Energie Territorial arrêté en mars 2020.

Par le biais de ce document, le Grand Cubzaguais s'est donné comme objectif à l'horizon 2030 de réduire de 30% ses émissions de gaz à effet de serre. Pour cela la communauté de communes, associée à d'autres partenaires, souhaite voir se développer l'offre de transport en commun sur le territoire, développer le covoiturage, faciliter la conversion à l'électrique ou encore encourager l'utilisation du vélo. C'est dans le cadre de la mise en place de ce PCAET que le Grand Cubzaguais a lancé en mars 2020, l'élaboration de son Schéma Directeur Cyclable.

**Considérant** les nombreuses réunions de travail avec la Région Nouvelle Aquitaine qui attire l'attention des EPCI sur le fait que la prise de compétence est une opération complexe et coûteuse. Par Ailleurs, La Région Nouvelle Aquitaine ne garantit pas à ce stade la pérennité des développements des transports scolaires et invitent les EPCI à mutualiser



ce dispositif au travers de ses services. Par ailleurs, la Région Nouvelle Aquitaine a délibéré au mois de décembre 2020 en favorisant le financement des EPCI non AOM, et en garantissant un fonds de 4€ par habitants aux EPCI non dotés de la compétence pour le développement de nouveaux services. Enfin, la Région Nouvelle Aquitaine garantit une participation au sein des contrats de mobilité même pour les EPCI non dotés de la compétence.

**Considérant** enfin que la seule façon de financer cette compétence en dehors d'un autofinancement du budget général serait l'institution d'une nouvelle taxe (le versement mobilité) supporté par certaines entreprises,

**Considérant** que l'ambition de voir aboutir un projet de territoire global et concret sur le territoire, pour donner suite aux différentes études et plan d'actions en cours et répondre aux enjeux de mobilités forts que connaît le Grand Cubzaguais Communauté de Communes, il est plus opportun de s'inscrire dans le prolongement de la politique Régionale qui reste chef de file en la matière,

**Considérant** que la prise de compétence pourra avoir lieu ultérieurement notamment à l'occasion de la création d'un syndicat mixte spécifique, ou en rendant le syndicat mixte de SCOT compétent, et que de ce fait les mobilités locales doivent d'entendre au mois à l'échelle et du SCOT et plus largement sur l'arrondissement de Blaye,

**Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide :**

- De renoncer au transfert de la compétence organisation de la mobilité à Grand Cubzaguais Communauté de Communes.
- De demander à la Région Nouvelle Aquitaine de prendre en compte les différents besoins et les demandes du territoire ayant déjà fait l'objet d'études approfondies, et d'être associés pleinement aux décisions concernant le développement de la mobilité dans le Grand Cubzaguais.

Pour : 31

Contre : 0

Abstention : 0

Enregistrée en sous-préfecture

Le :

Pour extrait certifié conforme

Publiée le :

Fait à Saint André de Cubzac  
Le 01 Avril 2021

La Présidente  
Valérie GUINAUDIE



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE



# ACCOMPAGNEMENT DANS LA REFLEXION SUR UNE PRISE DE COMPETENCE MOBILITE

**Territoire du SCoT du Cubzaguais Nord Gironde  
Atelier – Phase 1**

# SOMMAIRE

## **1 - La compétence mobilité, une opportunité pour les territoires ?**

### **1.1 – La LOM (Loi d’Orientation des Mobilités)**

### **1.2 – Le retour d’expérience de quelques territoires qui ont pris la compétence**

## **2 - Proposition d’un cadre de réflexion « Mobilité et projet de territoire »**

### **2.1 – Projet de territoire et mobilité actuelle**

### **2.2 – Un « pré »-projet de mobilité pour aider à se positionner sur le choix de la prise de compétence**

## **3 – Débat**

# 1 – La compétence mobilité, une opportunité pour les territoires ?

# 1.1 – La LOM



# Le cadre législatif et réglementaire : La loi « LOM »

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

SLOW

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

## Permettre à tous de se déplacer

Supprimer les "zones blanches de mobilité" (non couvertes par une AOM)

La mobilité au cœur du dialogue social des entreprises

Accès plus facile à l'information

## Mobilités au quotidien

Investissements transports par l'Etat

Financements et appels à projets

Développement du vélo et du covoiturage

Régulation des offres de plateformes

## Transition vers une mobilité plus propre

-37,5% d'émission CO2 en 2030

2040 : fin de commercialisation des véhicules à énergie fossile

Accompagnement / contraintes pour la transition du parc

Zones à faible émission

## Que signifie devenir AOM ?

La LOM est venue préciser les attributions d'une AOM en les élargissant à l'ensemble de champs couverts par la mobilité.

Organiser des services de transports publics

Service régulier

Service à la demande

Service de transport scolaire

Organiser ou contribuer au développement des modes alternatifs

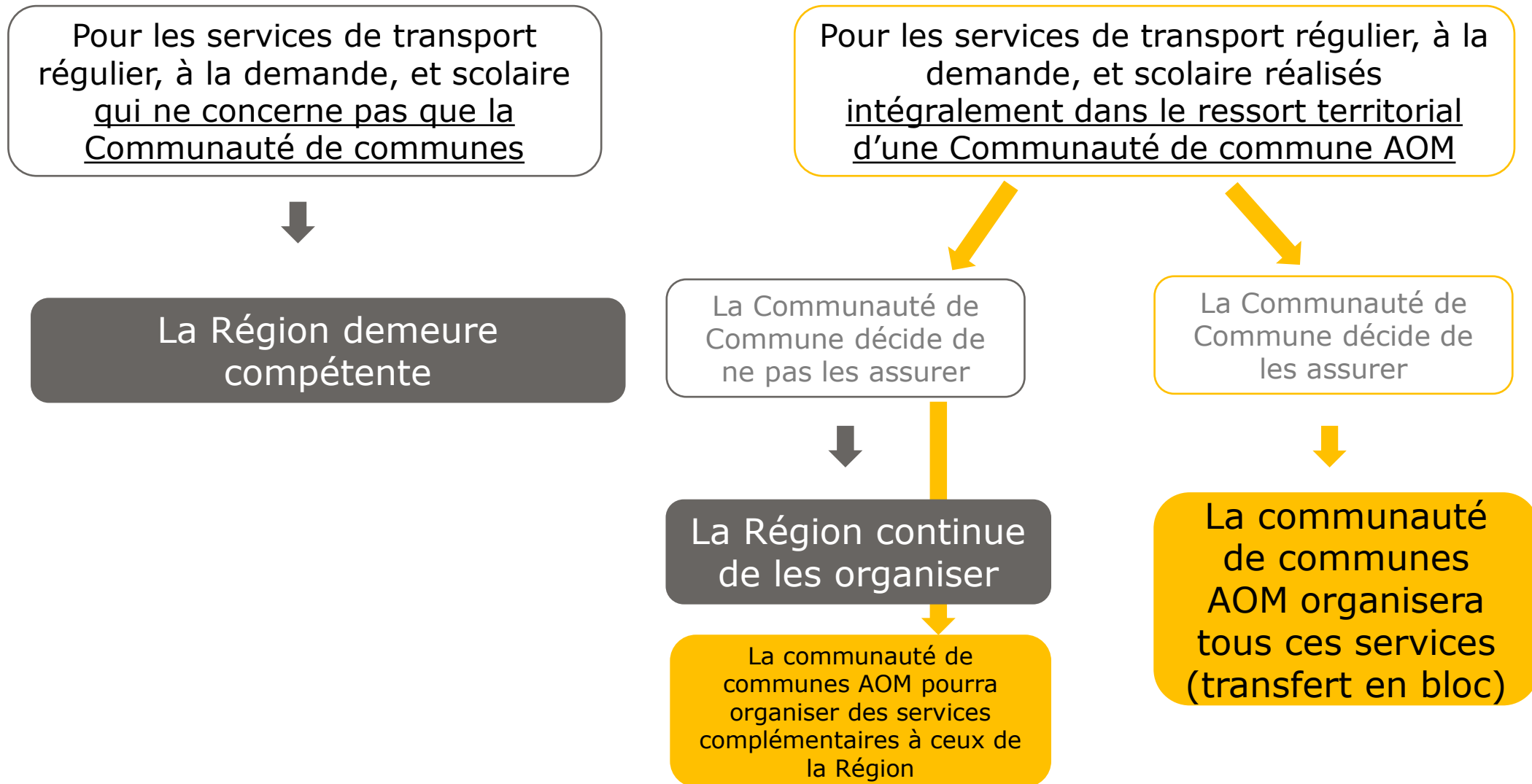
Mobilité actives

Mobilité partagée : covoiturage/  
autopartage

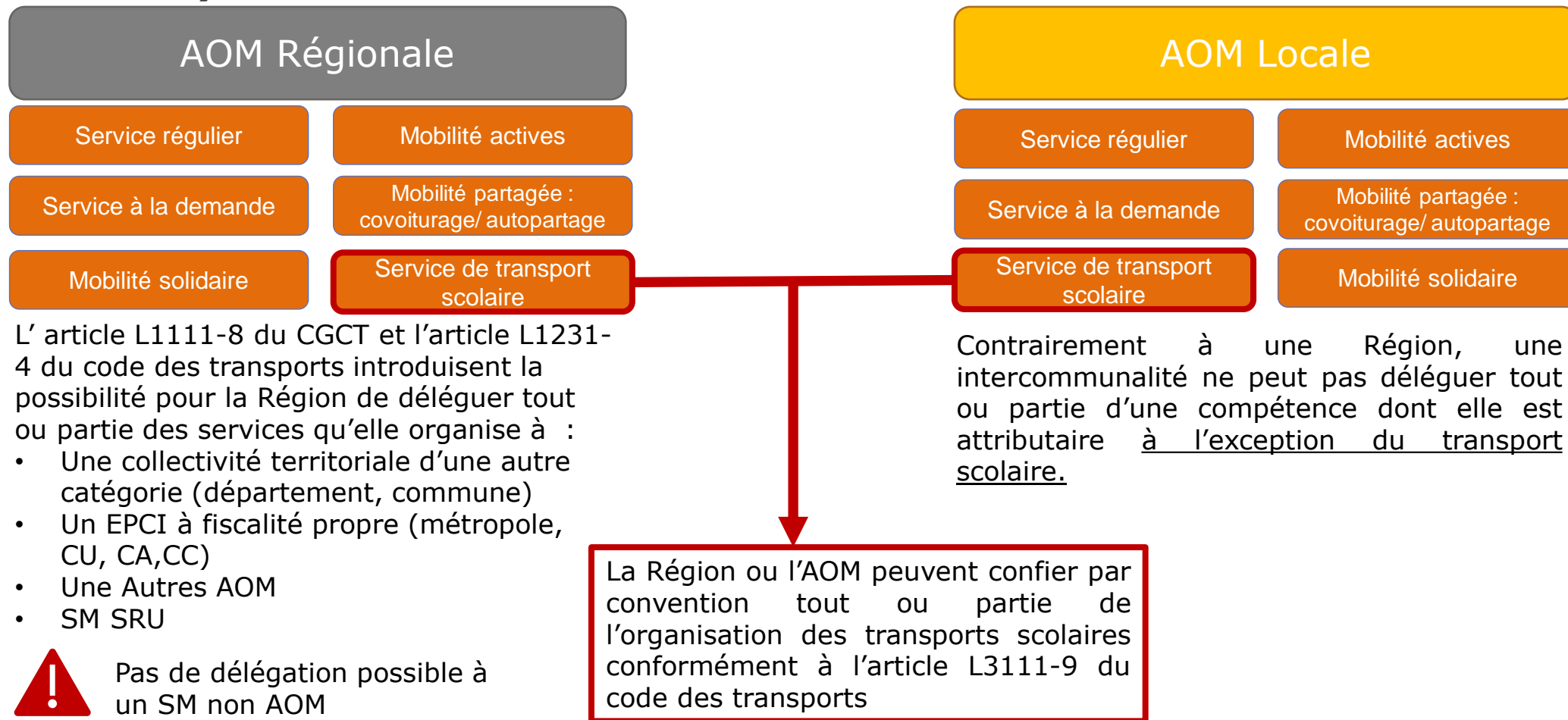
Mobilité solidaire

Assurer en parallèle, la planification, le suivi et l'évaluation de la politique mobilité

**La LOM précise qu'une AOM est compétente sur l'ensemble de ces attributions mais n'est pas dans l'obligation d'organiser tous les services. Il s'agit donc d'une compétence globale qui s'exerce à la carte.**



## La compétence mobilité n'est plus sécable (elle ne peut plus être partagée par plusieurs AOM)



## Que ce passe-t-il si une Communauté de Communes ne devient pas AOM au 31/03/2021 ?

La CC n'a pas décidé de prendre la compétence avant le 31/3



La Région devient AOM locale par substitution de la CC à compter du **1<sup>er</sup> juillet 2021** et plusieurs leviers d'actions ne sont donc plus mobilisables pour l'EPCI seule :

- L'instauration du Versement mobilité
- L'organisation des services réguliers de transport et de mobilité
- Être partie prenante au contrat opérationnel de mobilité conclu à l'échelle du bassin de mobilité
- Bénéficier des dispositifs d'accompagnement (notamment financier) visant les AOM



*Cas possibles  
pour devenir AOM  
(« réversibilité »)  
après le 31/7/2021:*



Création ou adhésion à un syndicat mixte PETR ou pôle métropolitain doté de la compétence en matière de mobilité



Fusion avec une autre communauté de communes

Toutefois la CC est habilitée à **conduire des actions de soutien dans le domaine de la mobilité** en s'appuyant sur d'autres compétences communautaires :

« Aménagement » :

« Voirie (et pouvoir de police) »

« Action Sociale »

De plus, la CC peut demander à la Région de se voir déléguer l'organisation d'un ou plusieurs services de mobilité (exemple : TAD/ Transport scolaire)

## Quelles actions possible en matière de mobilité si :

La COMCOM ne prend pas la compétence (ne devient pas AOM), elle peut	La COMCOM prend la compétence (devient AOM), elle peut
Conduire des actions de soutien dans le domaine de la mobilité au regard des compétences de l'EPCI	Décider d'Organiser et /ou soutenir des services et actions en matière de mobilité
Organiser des Services occasionnels pour des événements ponctuels/particuliers	Organiser du Transport urbain, transport interurbain, scolaire, TAD, Mettre en place un service public de location de vélo, service de transport à « vocation touristique »
Planifier et aménager la voirie en lieu et place des communes: élaborer un schéma cyclable (programmation de la continuité des itinéraires cyclable entre communes), prévoir l'implantation d'aire de covoiturage sur le domaine public (3°de l'article L.2213-3 du CGCT)	Participer financièrement au déploiement d'une application sur le covoiturage (financement outil de mise en relation des covoitureurs)
Aménager le stationnement en lieu et place des communes : Les CC compétentes pour l'élaboration d'un PLUi peuvent définir la localisation et le dimensionnement de l'offre de stationnement	Organiser des services de mobilité solidaire /Mettre en place des plateforme-formes de mobilité ; Mettre en place des garages solidaires
Apporter un soutien financier aux actions de mobilité solidaires : (action sociale) en lieu et place des communes	

## La loi LOM ne cadre que le transport public

Le transport privé est une option pour les communes à condition de respecter les critères cumulatifs posés par l' Article R3131-2 et 3 du code des transports, à savoir:

- Le service s'adresse à des catégories particulières d'administrés,
- Il s'exerce dans le cadre de compétence propre de la commune
- Il ne s'agit pas d'un déplacement à vocation touristique,
- Le service est effectué avec des véhicules appartenant à la commune ou pris en location sans conducteur par elle.
- Ces services sont exécutés à titre gratuit pour les passagers.

# Quelles ressources offertes aux AOM pour financer leur politique de mobilité ?

La LOM conserve les dispositifs existant :

- Les financements liés aux transferts des services régionaux intégrés au ressort territorial, s'ils ont lieu (sur la base d'une estimation négociée des coûts d'exploitation des services et des coûts associés).
- L'abondement du budget général
- Le Versement Mobilité (VM), qui peut financer l'ensemble de la politique de mobilité de l'AOM. Il est prélevé sur la masse salariale (salaires bruts) des employeurs de 11 salariés et plus du ressort territorial. La Région ne dispose pas de cet outil de financement.

## 3 nouveautés sur le versement transport (mobilité)



Pour recourir au Versement Mobilité, l'AOM doit mettre en œuvre au moins un service régulier de transport public



Le VM peut désormais financer l'ensemble des services/ investissements relevant de la compétence mobilité de l'AOM.



Le taux de VM peut être modulé au sein du territoire dans le cas d'un syndicat mixte AOM



# Quelles ressources offertes aux AOM pour financer leur politique de mobilité ?

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

SLOW

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

- Le périmètre d'études compte 28 communes et 55 000 habitants.
- La prise de compétence à cette échelle permet de lever au maximum un versement mobilité dans une fourchette compris entre les taux de 0,55% et 0,80% des rémunérations brutes versées par les employeurs, publics et privés de 11 salariés et plus.
- Les estimations des ressources possibles du Versement Mobilité sont en cours.

Population	inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	de plus de 100 000 habitants	de plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé
Taux	0,55 %	0,55 %	0,85 %	1,00 %	1,75 %
Majoration possible					
EPCI	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Communes touristiques	-	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %

## D'autres ressources mobilisables pour les Communautés de Communes

### Les dispositifs de soutien de l'état :

- DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local)
- CPER (Contrat de plan Etat-Région)
- DTER (Dotation d'équipement des territoires ruraux)
- DPV (Dotation politique de la ville)
- TDIL (Subvention pour travaux divers d'intérêt local)

### Des appels à projets et manifestation d'intérêt

- Fonds mobilité active continuité cyclable
- PIA) Programme d'investissements d'avenir

**Les programmes CEE « Certificats d'économie d'énergie »** pour lesquels les vendeurs d'énergie contribuent financièrement à la mise en œuvre de solutions de mobilité sur les territoires

### Les offres de financement de la banque des territoires

- Offre de Crédit d'ingénierie: financement de tout type d'étude « mobilité » à hauteur de 50% (80% dans le cadre du programme « Action cœur de ville »)
- Prêts aux collectivités avec les Mobi-prêts, financement infrastructures et équipements pour les mobilités propres
- Investissement financier dans les partenaires publics-privés, pour permettre le décollage de services de mobilité non rentable à leur démarrage.

## Quelles modalités de concertation ?

### Entre les AOM, les « Contrats Opérationnels de Mobilité »

**Pilotés par la Région** (Chef de file intermodalité), ces contrats ont vocation, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de définir les actions communes entre AOM, les modalités de coordination, et les résultats attendus.

Les nouvelles AOM sont cosignataires, elles sont donc des partenaires majeurs de l'action régionale.

*Les EPCI peuvent être invitées aux discussions.  
La Région définit elle même les bassins de mobilité.*

### Dans chaque AOM, le « Comité de partenaires »

Instance regroupant a minima les représentants des employeurs et des usagers/ habitants.

Ce nouveau comité doit être consulté pour avis avant toute modification importante de l'offre de mobilité, de la politique de mobilité mais aussi avant instauration du versement mobilité ou l'évolution de son taux.

## Quelles modalités de délibération ?

### Quelles sont les modalités pour le transfert de compétence ?

Si elle n'est pas transférée, la compétence revient à la Région qui l'exerce sur le territoire de la communauté de communes concernée au 1<sup>er</sup> juillet 2021. Dans ce cas, même si la compétence est régionale, les communes qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peuvent continuer à prélever le versement mobilité

Délibération du Conseil communautaire (majorité simple) de la Communauté de communes avant le 31 mars 2021



Notification de cette délibération à chaque maire



Délibération des Conseils municipaux (majorité simple) des communes membres\*

Délai de  
3 mois



A défaut de délibération municipale adoptée dans ce délai, leurs décisions sont **réputées favorables**.

Le transfert sera acté uniquement si les **2/3 au moins des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population (ou l'inverse) émettent un avis favorable ainsi que le cas échéant l'accord de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée.\***

Arrêté préfectoral prononçant le transfert de compétences

# 1.2 – Le retour d’expérience de quelques territoires qui ont pris la compétence

Attention, le contexte de prise de compétence présenté ici était antérieur à la LOM. La réglementation et le jeu d'acteur a évolué depuis...



SM DES TRANSPORTS DU  
PAYS DU BASSIN DE BRIEY  
(ST2B, 54)



SM DES 4  
COMMUNAUTÉS  
DE COMMUNES  
(74)



PETR PAYS DE  
LUNÉVILLOIS (54)



CA GAILLAC-  
GRAULHET (81)



CC DOMBES SAONE  
VALLE (01)

## Contextes territoriaux

Territoire	Contexte mobilité	Commune/ Population	Structure compétente	Quelles compétences	Taux VM appliqué
Pays du Bassin de Brie	Proximité de l'agglomération Messine	67 com 78 000 Hab	Syndicat Mixte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbain</li> <li>TAD</li> <li>Scolaire</li> </ul>	0,6%
4 Communauté de communes	Situé à équidistance d'Annecy et Genève	35 com 90 000 Hab	Syndicat Mixte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbain</li> <li>TAD</li> <li>Scolaire</li> </ul>	Nul Mais en réflexion
Pays du Lunévillois	Proximité immédiate de Nancy	159 com 50 000 hab	PETR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbain</li> <li>TAD</li> </ul>	0,6%
Gaillac - Graulhet	Polarité interne situé entre Toulouse et Albi	61 com 74 000Hab	Communauté d'Agglomération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbain</li> <li>TAD</li> <li>Scolaire (délégué)</li> </ul>	0,2%
Dombes Saone Vallée	45 minutes au Nord de Lyon	19 Communes, 37 000 habitants	Communauté de communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lignes reg</li> <li>TAD</li> <li>Scolaire</li> <li>Vélo, pédibus, covoiturage</li> </ul>	0,6%

## Offres gérées

Territoire	Réseau transport réguliers	TAD	Scolaire	Modes actifs	Mobilité partagée
Pays du Bassin de Briey	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 lignes urbaines</li> <li>3 lignes périurbaines</li> </ul>	5 zones desservies	<ul style="list-style-type: none"> <li>85 circuits</li> <li>5 500 élèves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achat de matériel VAE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achat de voiture électrique</li> </ul>
4 Communauté de communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>12 lignes urbaines</li> </ul>	Zone non desservie par le réseau	<ul style="list-style-type: none"> <li>110 circuits</li> <li>5 500 élèves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Location vélo</li> <li>Schéma cyclable</li> </ul>	
Pays du Lunévillois	2 lignes urbaines sur Lunéville	4 zones TAD		<ul style="list-style-type: none"> <li>Schéma cyclable + Amgt</li> <li>40 VAE</li> <li>Vélo'Scool</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application covoit</li> <li>42 véhicules en autopartage</li> </ul>
Gaillac - Graulhet	3 réseaux urbains distincts	TAD sur une partie du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>88 circuits</li> <li>2 700 élèves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schéma cyclable</li> <li>64 consignes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En cours de réflexion</li> </ul>
Dombes Saone Vallée	3 lignes régulières en complément de l'offre régionale, dont certaines sortent du territoire	2 Lignes virtuelles, 2 lignes mixtes	<ul style="list-style-type: none"> <li>40 circuits</li> <li>2200 élèves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schéma vélo antérieur à la compétence</li> <li>Location Vélo</li> <li>Pédibus</li> </ul>	Covoiturage (projet)



# Type de gestion et moyens humains

Territoire	Réseau urbain	TAD	Scolaire	Modes actifs	Mobilité partagée	Moyens humains nécessaires
Pays du Bassin de Briey	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe	Directe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,8 ETP directeur</li> <li>• 2 ETP</li> <li>• + renfort rentrée scolaire</li> </ul>
4 Communauté de communes	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ETP directeur</li> <li>• 2 ETP administratifs</li> <li>• 2,5 ETP Technique</li> </ul>
Pays du Lunévillois	Directe en DSP	Directe en marché public	Région	Directe	Directe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,2 ETP directeur</li> <li>• 2,5 ETP Technique</li> </ul>
Gaillac - Graulhet	Directe et gérée avec la SPL	Directe en marché public	Déléguée Convention de délégation	Directe	Directe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ETP directeur</li> <li>• 0,2 ETP Finances</li> </ul>
Dombes Saône Vallée	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe en marché public	Directe		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ETP directeur (Transports + Aménagement urbanisme)</li> <li>• Un secrétariat (1/2 ETP)</li> <li>• 1 poste en projet</li> </ul>

## L'accueil des acteurs économiques de la fiscalité VM

### SM Des Transports du Bassin du Pays de Brie

- Important travail de pédagogie en amont avec les employeurs.
- Suite au 1<sup>er</sup> prélèvement, le rendement du Versement Mobilité était inférieur à l'estimation. Un travail avec l'Urssaf a été engagé.

### SM des 4 Communautés de Communes

- Le territoire est situé dans une vallée très industrialisée avec un secteur économique fragile, ce qui a rendu le débat complexe.
- Aujourd'hui pas de VM mais cette question se reposera dans les mois à venir pour financer le nouveau réseau

### PETR du Pays du Lunévillois

- Un accueil compréhensif du monde économique malgré l'inquiétude initiale des élus qui a failli mettre en suspens cette fiscalité.
- Une approche pédagogique et anticipée est nécessaire pour sa mise en œuvre.

### CA de Gaillac-Graulhet

- Les acteurs économiques ont globalement bien accueilli la mise en œuvre de cette fiscalité,
- En revanche, politiquement, la mise en place a été plus complexe à réaliser.

## Les points qui ont rapidement fait consensus...

SM Des Transports du Bassin du Pays de BrieyC

- L'envie de faire mieux à une échelle plus pertinente qu'une échelle plus large ou qu'une échelle communale

SM des 4 Communautés de Communes

- L'envie de faire mieux
- Volonté politique de prendre la compétence transport

PETR du Pays du Lunévillois

- Le non-transfert des transports scolaires et interurbains. Ce postulat a été un réel confort dans l'organisation de cette prise de compétence.

CA de Gaillac-Graulhet

- L'harmonisation du tarif sur le territoire et un seul opérateur géré par la SPL
- Le souhait de ne pas récupérer les services scolaires assurés par la Région

CC Dombes Saône Vallée

- Echelle de proximité nécessaire pour les usagers. Les usagers apprécient la rapidité de réaction, la présence sur le territoire, la réactivité

## Les points plus difficiles...

- Comprendre le modèle de contractualisation et difficulté de la préparation et du suivi d'une DSP

- Négociation financière avec la Région chronophage (3 ans).

- L'appropriation du sujet mobilité.
- Travailler avec les communes/CC afin de bien cadrer le transfert des charges (modalités techniques : maintenant, entretien, ...)

- Acculturation des élus à cette compétence transport. Il a fallu lever de nombreuses interrogations politiques ayant retardé le processus

- Transports scolaires difficiles (circuit évoluant, accords avec le département, la région), compliqués à tout point de vue

## Le bilan, au final...

SM Des Transports du  
Bassin du Pays de Briey

- Aucun regret
- Le plus satisfaisant est d'être devenu un acteur de la mobilité au même titre que les grandes agglomérations et être ainsi à la table des négociations au niveau régional

SM des 4 Communautés  
de Communes

- Aucun regret et aucun retour en arrière envisageable
- il s'agissait d'une première étape de gouvernance compte tenu que l'échelle du SM4CC n'est peut-être plus adaptée aux enjeux de mobilité transfrontaliers

PETR du Pays du  
Lunévillois

- Le PETR offre des solutions de mobilité qui n'auraient jamais pu être mises en place autrement
- Le transfert de compétence à l'échelle du PETR a permis de créer de une solidarité territoriale pour organiser la mobilité sur le territoire.

CA de Gaillac-Graulhet

- Cette compétence est une chance pour un territoire mais peut parfois, dans certaines conditions, être perçue comme une seule contrainte financière pour la collectivité.

CC Dombes Saône Vallée

- Pas de regrets. Satisfaction des usagers et des élus. Reconnaissance du travail.
- Page du site web de la CC la plus fréquentée : Transports

## Aucun regret

Même si tous soulignent les difficultés de mise en œuvre dans les premières années en termes d'organisation et de plan financier, le bilan final est positif pour les territoires



## proximité

L'échelle de proximité avec les citoyens/usagers apparaît comme un avantage indéniable, mais nécessite dans un second temps de s'interroger à une échelle plus large



## Etape /Etape

Une prise de compétence progressive permet une bonne acculturation. Pour les territoires ruraux il est indispensable de s'affilier à un réseau tel que le gart/agir et de répondre aux Appels à projet



## Du transport à la mobilité

La transformation de la compétence transport à celle de la mobilité permet des expérimentations en adéquation avec les besoins des usagers



## Les ressources

Les ressources humaines et financières mobilisables, conditionnent largement les marges de manœuvre et d'intervention de l'AOM



## Transport scolaire

La gestion du transport scolaire apparaît la partie la plus complexe tant en organisation, qu'en suivi quotidien, ainsi que par son poids budgétaire, mais offrant la possibilité de mutualiser et sur une échelle fine de développement des services à l'avenir



# Des questions ?

## 2 - Proposition d'un cadre de réflexion « Mobilité et projet de territoire »

## 2.1 – Projet de territoire et mobilité actuelle





## SCoT du Grand Cubzagais – Latitude Nord Gironde

Entretien 1

Mme Monseigne : Présidente du Syndicat Mixte du SCoT, maire de St André-de-Cubzac, Conseillère départementale

Entretien 2 :

Madame Guinaudie : Présidente du Grand Cubzaguais Communauté de Communes et Maire de la commune de Mombrier

Monsieur Happert : Président de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde et 3<sup>ème</sup> adjoint à la mairie de Cézac.

Etaient présents également lors de l'entretien

Directeur générale des services CCLNG : Monsieur Larre

Directrice générale adjointe GCCC (Développement économique et aménagement du territoire) : Madame Sanchez

Chargé de mission mobilité et transition énergétique : Madame Riedweg

Les ressources utilisées relèvent :

➤ de la littérature documentaire et réglementaire

Sur le territoire :

- Le SCoT Grand Cubzagais – Latitude Nord Gironde (stade Diagnostic) 2019-XXXX
- Le PCAET du Grand Cuzagais 2018-2020
- *Un PLUi sur le territoire de Latitude Nord Gironde est en phase de démarrage : 2020-XXXX*

A l'échelle supra-territoriale :

- Le livre Blanc des territoires girondins (Département de Gironde) 2014-2015
  - Le SRADDET (Région Nouvelle Aquitaine) : Schéma régional de, de développement durable et d'égalité des territoires 2018-2020
  - La concertation dans l'étude de mobilité Haute-Gironde pour la Région (diagnostic)
- Des entretiens avec des élus et techiciens du territoire

- **Un constat générale de situation** : un territoire qui veut concilier un héritage historique « la ruralité » et une dynamique en cours « la périurbanisation » (*Nota : il s'agit évidemment de la périurbanisation liée à la métropolisation bordelaise*).
- **Un premier enjeu : la cohésion territoriale** soit l'articulation entre l'armature ferroviaire (les gares et haltes), l'armature urbaine (ou rurale ?) du territoire (les pôles) et la revitalisation de certains secteurs en déprise : centre-bourgs et communes hors dynamique d'attractivité.

- **Deuxième enjeu : la mise en situation de pouvoir accueillir des activités économiques** (donc des emplois) en profitant notamment du corridor commun d'infrastructures RN10/Axe ferroviaire Bordeaux-Nantes et plus ponctuellement la RD 137.
- **Troisième enjeu : la préservation et l'amélioration de l'environnement et plus largement du cadre de vie** avec des obligations (contraintes ?) d'arbitrage entre demande de développement foncier et protection de l'environnement, du site et de ses ressources.



# Le projet de territoire – Le SCoT

## La mobilité des habitants, un levier à activer

Le réseau ferroviaire existant est plutôt favorable aux déplacements vers la métropole bordelaise mais il est vieillissant. Le réseau de bus est concentré dans le sud du territoire, avec des fréquences faibles. Les habitants sont donc relativement dépendants de la voiture pour leurs déplacements, d'autant plus que le territoire bénéficie d'une localisation très favorable sur les axes nord-sud de l'A10 et de la RN10. Cependant, ces voies routières sont saturées aux heures de pointe. Plusieurs projets sont en cours, en vue d'améliorer la mobilité des ménages.



### ZOOM SUR LES ÉTUDES ET PROJETS À VENIR POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU TERRITOIRE

RER Métropolitain : horizon 2028

Etude sur la mobilité à l'échelle de la Haute Gironde : 2021

Etude sur la mobilité à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine : 2020

Schéma directeur vélo à l'échelle de la CC du Grand Cubzaguais : 2021

## Enjeux



### Accompagnement des habitants

Le maintien des équipements et des commerces de proximité, l'amélioration des conditions d'emploi et de formation, l'accès au logement et au transports en commun doivent permettre aux ménages d'être plus intégrés au territoire et résilients face aux aléas économiques.



### Optimisation des déplacements pendulaires

L'amélioration de la mobilité du quotidien passe par l'amélioration de l'offre en transports en commun, mais aussi en offrant de nouvelles perspectives professionnelles et formes de travail aux habitants.

- Au stade d'élaboration actuelle du SCoT, la mobilité est d'ores et déjà identifiée comme levier permettant d'accompagner l'accomplissement d'un certain nombre d'objectifs du projet de territoire.
- Deux registres d'actions peuvent être présentés :
  - celui de la transformation des conditions de la mobilité pendulaire en lien avec la métropole bordelaise en s'appuyant à terme sur la réalisation du projet de RER métropolitain.
  - celui du renforcement de la mobilité interne au territoire, mobilité de proximité venant en support de valorisation d'une stratégie de préservation et de renforcement de l'armature locale des commerces, services, équipements mais aussi d'un tissu local d'activités économiques. Ce registre s'appuie entre autre sur l'élaboration (puis la mise en œuvre) d'un Schéma directeur Vélo sur la CC du grand Cubzaguais.



# Le projet de territoire – le PCAET du Grand Cubzaguais

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

## ➤ Les deux enjeux majeurs sont :

- celui de la mutation de la mobilité sur les échanges avec la métropole bordelaise (notamment domicile-travail) au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle diesel et au télé-travail et au-delà, du trafic routier de transit (VL/PL) empruntant le corridor A10/RN10 pour des trajets dépassant le territoire.
- celui de la promotion des modes actifs (vélo, marche) sur le segment des déplacements courts d'échelle locale ou intercommunale.

## ➤ Des objectifs ont été chiffrés et traduits en objectifs et principes d'actions dans le domaine de la mobilité des transport de personne.

Secteur	Objectifs et ambitions des actions prioritaires
Transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inciter à la pratique du covoiturage</li> <li>- Porter à 5,5% les parts des déplacements en transports en commun</li> <li>- Porter à 3% la part des déplacements courts en vélo</li> <li>- Faciliter l'utilisation de véhicules électriques</li> <li>- Agir sur les déplacements pendulaires</li> </ul>

### 4.2.1 Les objectifs « Consommation d'énergie » projetés

Ainsi, le choix a été fait d'orienter vers une montée plus progressive des objectifs du territoire par rapport aux ambitions nationales, notamment pour le secteur de l'habitat :

Année référence 2015	2021	2026	2030	2050
Résidentiel	-6%	-10%	-15%	-35%
Tertiaire	-10%	-19%	-25%	-61%
Transport	-7%	-13%	-18%	-45%
Industrie	-3%	-5%	-5%	-6%
Agriculture	-2%	-3%	-3%	-3%
<b>TOTAL</b>	<b>-7%</b>	<b>-12%</b>	<b>-17%</b>	<b>-42%</b>

Le tableau ci-après détaille les 9 actions de l'axe stratégique N°1 du PCAET, relatif à la mobilité durable.

Axes stratégiques et orientations opérationnelles	Actions
<b>AXE 1 : Favoriser une mobilité sobre en carbone</b>	
Réduire la mobilité carbonée	1 Améliorer le service ferroviaire et développer l'offre de transports en commun en lien avec l'usage du train
	2 Développer le covoiturage
	3 Faciliter la conversion à l'électrique et au GNV/bioGNV
Encourager les mobilités actives	4 <b>Elaborer un schéma directeur cyclable à l'échelle du Grand Cubzaguais</b>
	5 Encourager l'utilisation du vélo
	6 Redonner "voies" aux piétons en milieu urbain
Agir sur les déplacements pendulaires	7 Favoriser le coworking
	8 Encourager le télétravail
	9 Encourager la relocalisation de l'emploi



- Les objectifs stratégiques se déclinent en plan d'actions qui restent par nature d'échelle régionale avec des déclinaisons territorialisées cartographiquement (globalement et thématiquement).
- Les actions concernant le territoire du SCoT et rentrant dans le champ de la mobilité apparaissant sur la carte récapitulative du SRADDET sont les suivantes :
  - la diminution de la congestion des accès à la métropole bordelaise
  - la valorisation des sites des gares (et haltes ferroviaires) et de l'intermodalité
  - le confortement ou la création de voies vertes ou véloroutes
- Au-delà , le SRADDET définit des « règles » qui s'imposent aux SCoT, PLUi et aux PDU. Pour le SRADDET Nouvelle Aquitaine et dans le champ de la mobilité, ces règles sont au nombre 11.

### III- Infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports

- RG11-** Le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.
- RG12-** Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.
- RG13-** Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.
- RG14-** Dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interfaces transport entre les territoires.
- RG15-** L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée.
- RG16-** Les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.
- RG17-** Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.
- RG18-** Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.
- RG19-** Les stratégies locales de mobilité développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.
- RG20-** Les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver. Les espaces nécessaires à leur développement doivent être identifiés et pris en compte, en priorisant les surfaces déjà artificialisées.
- RG21-** Le réseau routier d'intérêt régional est composé des axes départementaux suivants : [Liste complète]



# Les enjeux du territoire vu par la Région - L

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

Carte de synthèse des objectifs du SRADET – 1/150 000ème

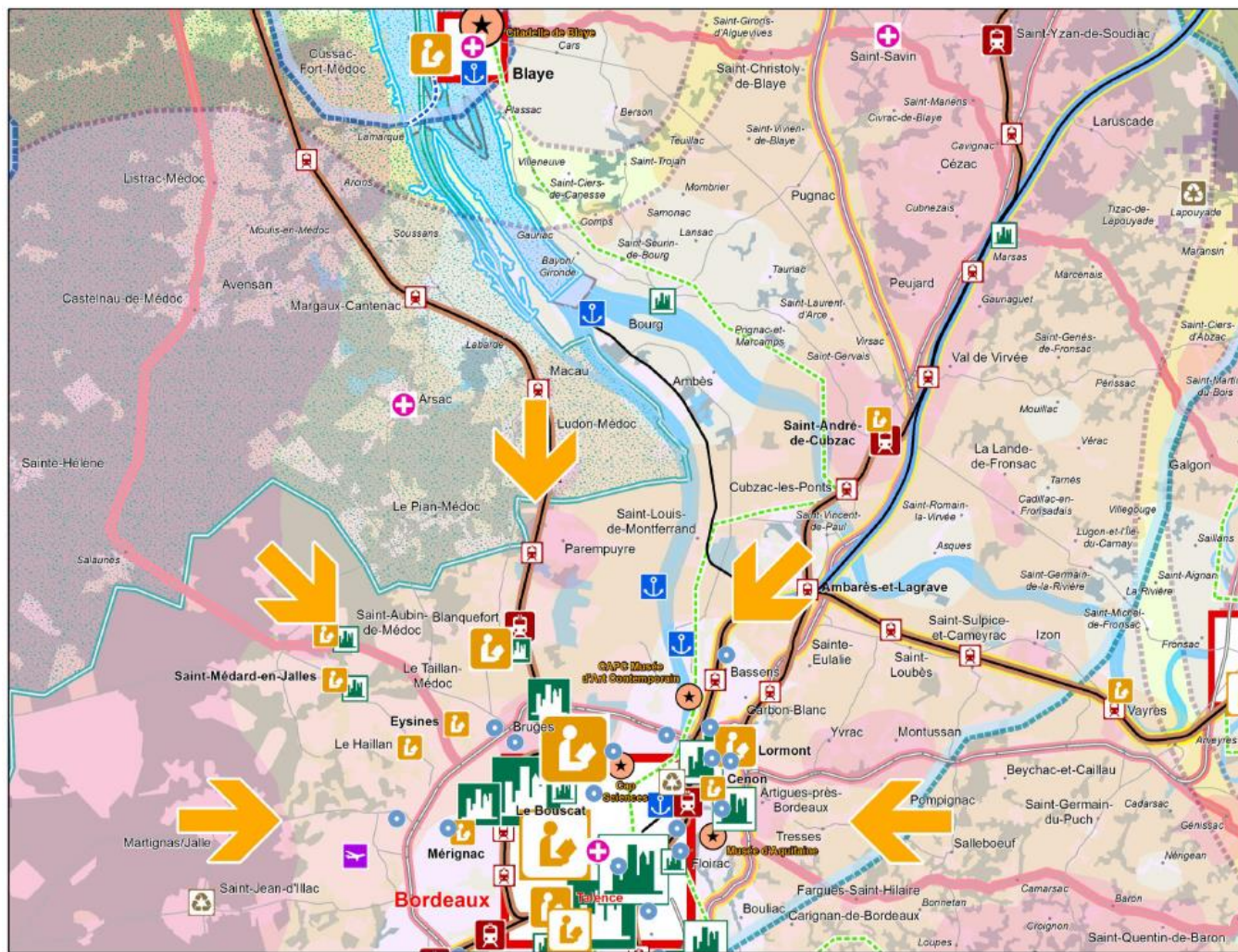


Planche n° 36 sur 64

### Communes

- (moins de 2000 hab. en italique)
- Préfecture de région
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Chef-lieu de canton
- Commune simple

### Réseau routier

- Autoroute et route à 2x2 voies
- Route nationale
- Route départementale
- Liaisns maritimes fluviales régulières

### Réseau hydrographique

- Cours d'eau principaux
- Cours eau secondaires

### Types d'espaces spécifiques

- espace littoral
- espace rétro-littoral ( jusqu'à 30 km du trait de côte)
- espace de montagne

### Limites administratives

- Limites régionales
- Limites départementales



### Réseau ferroviaire à pérenniser et à développer

- Ligne de fret
- Ligne TER et fret
- LGV existante
- LGV en projet

### Axes routiers nationaux et axes routiers d'intérêt régional pour mailler le territoire

### Aéroports : une desserte aérienne à adapter et à optimiser

### Ports de commerce : des sites complémentaires pour une stratégie régionale coordonnée

### Accessibilité à améliorer, en diminuant la congestion (Bordeaux) ou en désenclavant le territoire (Limoges)



### Gares : des sites à réinventer et une intermodalité à renforcer

- gares de niveau national
- gares de niveau régional
- gares de niveau local

### Sites et infrastructures à protéger et développer pour encourager le report modal du fret

- Ports de commerce
- Plateforme multimodale
- Gare de fret
- Ligne de fret

### Véloroutes et voies vertes planifiées, à conforter ou à créer

- EuroVélo, Vélo Route et Voies Vertes

### Des lieux d'acquisition de la connaissance à valoriser

- Lycées 10 et plus
- CFA 10 et plus
- 3-9
- 1-2

### Etablissements d'enseignement supérieur et/ou de recherche : des pôles d'excellence à affirmer

**Marmande** *Nom de la commune écrit en rouge*

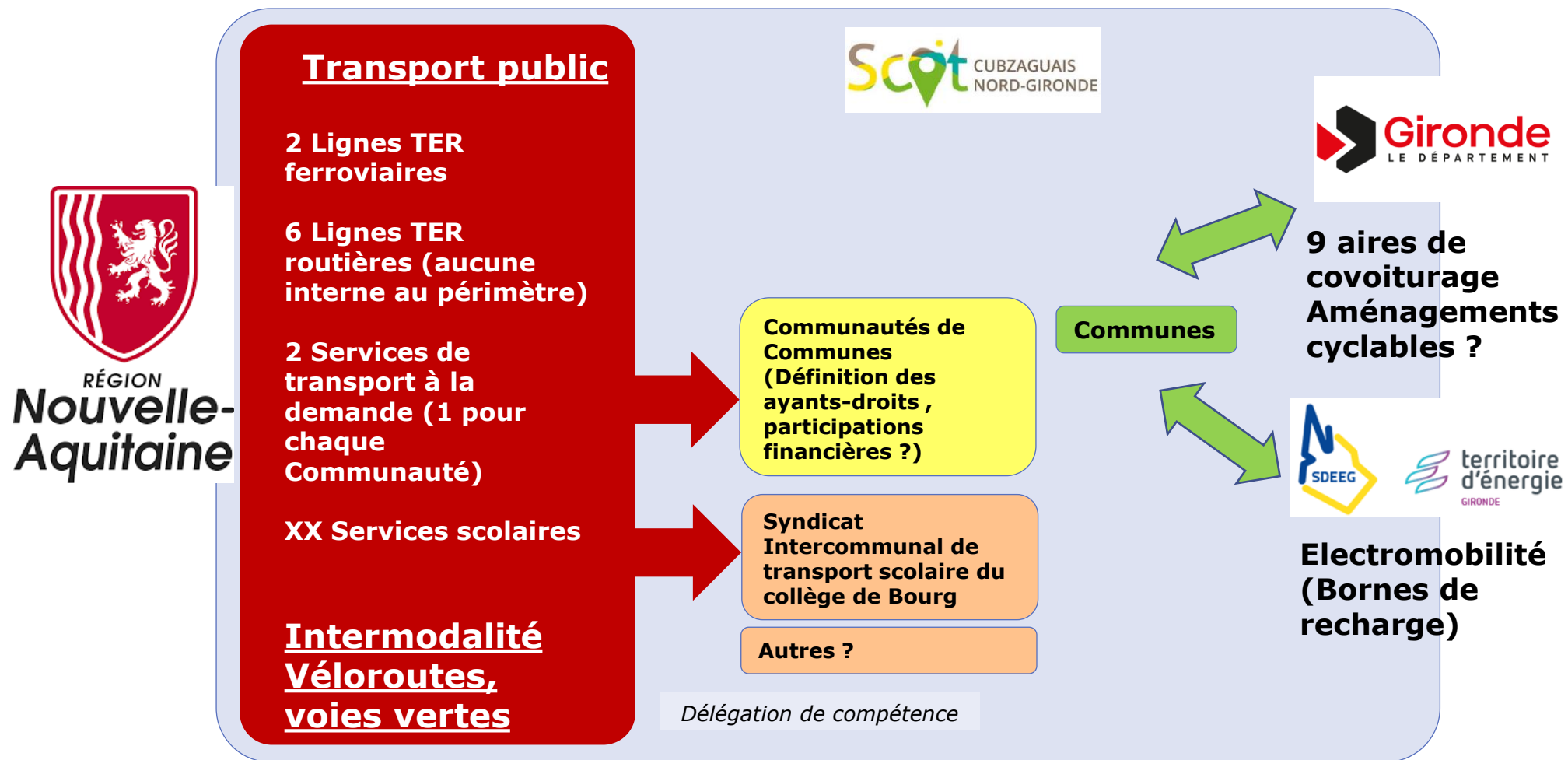
### Lieux d'innovation : un maillage à conforter et à mettre en synergie

- Tiers-lieux 10 et plus
- Autres structures de mise en réseau, de stimulation et d'accompagnement 10 et plus
- 3-9
- 1-2

### Attractivité résidentielle : un étalement urbain à maîtriser

- Croissance urbaine très forte (1999-2012)
- Croissance urbaine forte (1999-2012)

## La gouvernance « Mobilité » actuelle territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde



## L'offre « Mobilité » actuelle territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde

	Caractéristiques essentielles	Acteur(s) compétent (s)
Transport ferroviaire	2 Gares, 6 haltes, 2 lignes TER sur le même axe dont 1 longue distance (Bordeaux-Saintes –la Rochelle et 1 métropolitaine St Mariens – Bordeaux ayant vocation a devenir une ligne du futur RER métropolitain bordelais	Région Nouvelle Aquitaine
Transport routier régulier	6 lignes routières convergant vers St André de Cubzac dont 2 à destination de Bordeaux . 1 seule ligne interne au territoire entre les 2 COMCOM (Laruscade – SADC 3 AR/jour)	Les COMCOM peuvent définir les points de desserte et la tarification sociale ?
Transport à la demande	2 Secteurs (1 par COMCOM), publics ciblés PMR, seniors +, aide sociale	
Transport scolaires	XXX Circuits scolaires	Région + 1 AO 2 pour le collège de Bourg ?
Moibilités actives	1 Véloroute (V80 Canal des 2 mers), quelques aménagements à SADC, 1 itinéraire en cours (nouveau collège de Marsas), 1 schéma directeur en cours sur le Grd Cubzaguais, raccordement de la V80 vers Libourne ?	Maîtres d'ouvrage voirie : Département, Communes (Financements Etat, Région, COMCOM?).
Mobilités partagées	9 Aires de covoiturages (LNG 2 , GCZG 7),	Département, communes
Mobilités alternatives et solidaires	12 bornes de recharges publiques	SDEEG , communes



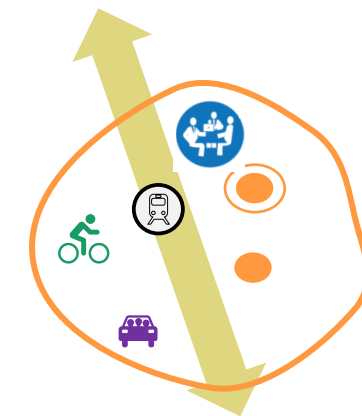
## 2.2 – Un « pré »-projet de mobilité pour aider à se positionner sur le choix de la prise de compétence

Enjeux du territoire	Leviers de mobilité
<p><b>(1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise</b></p>	<p>Augmenter et favoriser l'utilisation du télétravail (tiers lieux ?) du covoiturage,</p> <p>Accompagner les améliorations de la desserte ferroviaire du territoire (RER , Nantes-Bordeaux) par une meilleure accessibilité aux gares et haltes et par l'aménagement de PEM à SADC, SMSY voir Gauriaguet</p> <p>Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.</p>
<p><b>(2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire</b></p>	<p>Mettre en cohérence la relation entre communes du bassin de vie et pôles de l'armature locale par les modes actifs et alternatifs</p> <p>Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme</p>
<p><b>(3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie</b></p>	<p>Penser accessibilité solidaire aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules)</p> <p>Promouvoir l'utilisation des véhicules à motorisation alternative (électricité, bio-carburant ?)</p>

## Enjeux de territoire et leviers de mobilité sur le territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde : Armature territoriale et problématiques à traiter

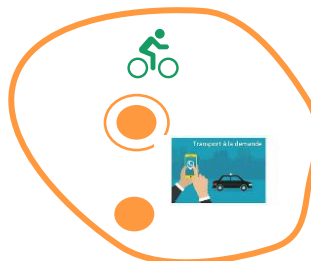
### (1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)

- Augmenter et favoriser l'utilisation du télétravail (tiers lieux ?) du covoiturage,
- Accompagner les améliorations de la desserte ferroviaire du territoire (RER , Nantes-Bordeaux) par une meilleure accessibilité aux gares et haltes et par l'aménagement de PEM à SADC, SMSY voir Gauriaguet
- Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.



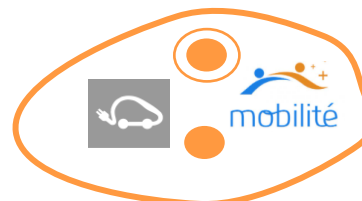
### (2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire

- Mettre en cohérence la relation entre communes du bassin de vie et pôles de l'armature locale par les modes actifs et alternatifs
- Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme



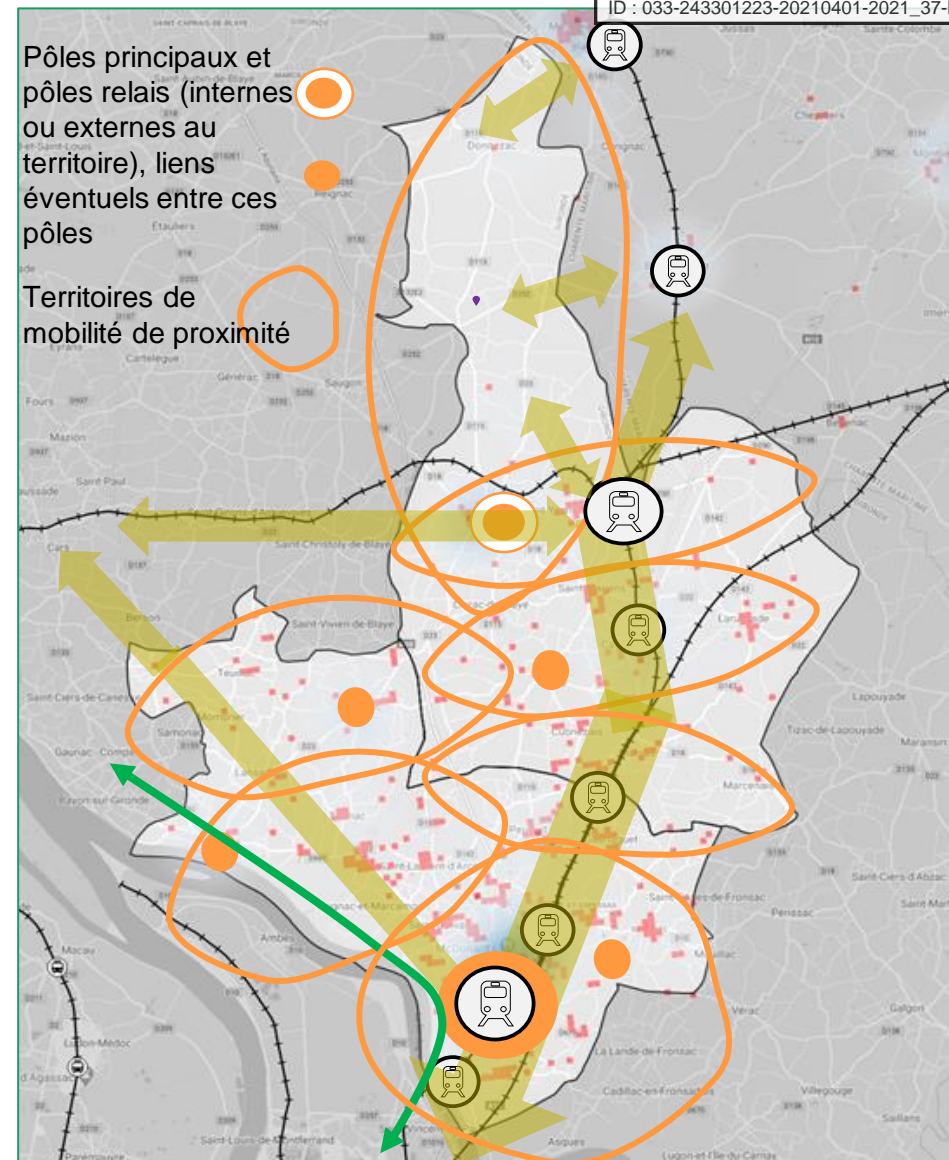
### (3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie

- Penser accessibilité solidaire aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules)
- Promouvoir l'utilisation des véhicules à motorisation alternative (électricité, bio-carburant ?)



Pôles principaux et pôles relais (internes ou externes au territoire), liens éventuels entre ces pôles

Territoires de mobilité de proximité



# Actions possibles et cadre de prise en charge

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

(1) Pour l'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)	Acteur (compétence)	Niveau Investissement	Niveau Fonctionnement
Renforcer le nombre et les capacités des aires de covoiturage sur les axes à destination de Bordeaux pour participer à la désaturation des infrastructures routières	COMCOM / Département / Bordeaux Métropole ?	★★	★★
Organiser et améliorer l'intermodalité/accessibilité aux gares de St André de Cubzac, St Mariens-St Yzan mais aussi de Gauriaguet pour favoriser l'usage du TER / futur RER tout en limitant la congestion circulation/stationnement à St André de Cubzac	COMCOM / Région	★★★	★★★
Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.	COMCOM / Région	★★	★★
Créer un réseau de tiers-lieux en lien avec les pôles armature du territoire	COMCOM / Autres (Cofinancement Région ?)	★★	★★★

# Actions possibles et cadre de prise en charge

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

(2) Pour l'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire	Acteur (compétence)	Niveau Investissement	Niveau Fonctionnement
Créer des mailles cyclables locales en relation avec la desserte des gares et des équipements scolaires	COMCOM	★★	★★
Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme	COMCOM / Département / Région ?	★★★	★★
Elargir l'offre TAD à d'autres publics (jeunes et actfs) sur les deux Communautés	COMCOM	★★	★★★

# Actions possibles et cadre de prise en charge

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

(3) Pour la préservation du cadre de vie et de la qualité de vie	Acteur (compétence)	Niveau Investissement	Niveau Fonctionnement
Création de plate-formes solidaires pour l'accès aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules) à l'échelle de chaque pôle armature du territoire.	COMCOM	★★	★★★
Faciliter le déploiement des bornes de recharges électriques sur le territoire dans tous les nouveaux projets (habitat, activités; équipements)	SDEEG / COMCOM	★★	★★



# Essai de territorialisation des actions possibles

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

**L'objectif de ce schéma est de donner de la matière aux échanges sur la gouvernance. Il n'a pas vocation à être validé dans le cadre de cette étude et pourra librement être amendé par les collectivités en fonction des orientations prises**

## (1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)

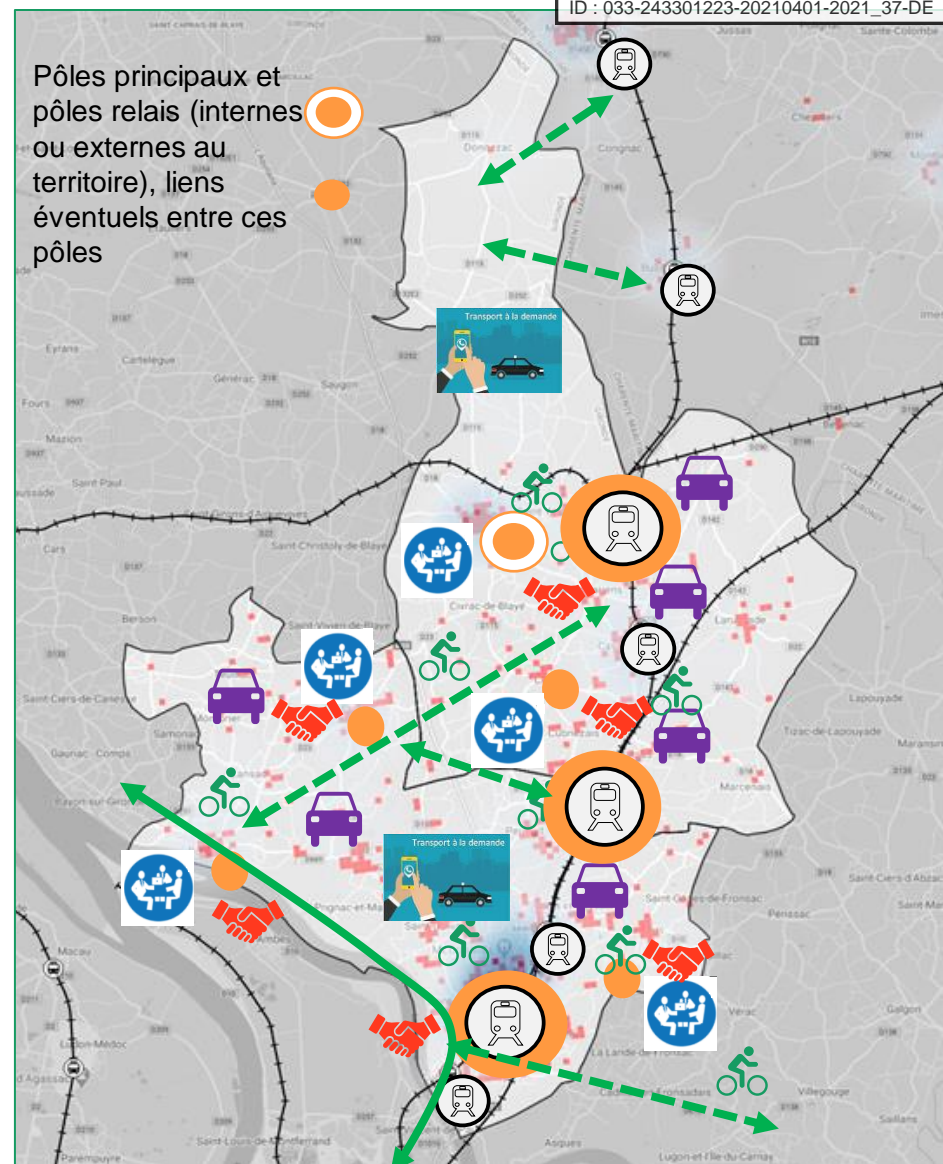
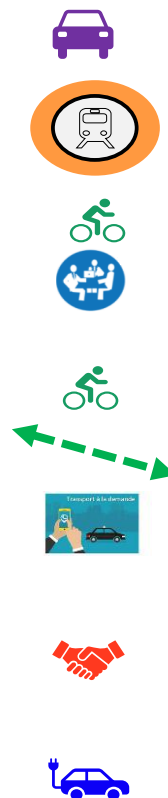
- Renforcer le nombre et les capacités des aires de covoiturage sur les axes à destination de Bordeaux pour participer à la désaturation des infrastructures routières
- Organiser et améliorer l'intermodalité/accessibilité aux gares de St André de Cubzac, St Mariens-St Yzan mais aussi de Gauriaguet pour favoriser l'usage du TER / futur RER tout en limitant la congestion circulation/stationnement à St André de Cubzac
- Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.
- Créer un réseau de tiers-lieux en lien avec les pôles armature du territoire

## (2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire

- Créer des mailles cyclables locales en relation avec la desserte des gares et des équipements scolaires
- Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme
- Elargir l'offre TAD à d'autres publics (jeunes et actfs)

## (3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie

- Création de plate-formes solidaires pour l'accès aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules) à l'échelle de chaque pôle armature du territoire.
- Faciliter le déploiement des bornes de recharges électriques sur le territoire dans tous les nouveaux projets (habitat, activités; équipements)



# 3 – Débat



# Quelles remarques pour faire de ces propositions une base de travail suffisante pour échanger sur la gouvernance ?

(à débattre en cours d'atelier)

# Quels scénarios de gouvernance pour mettre en œuvre ces actions ?

(à débattre en cours d'atelier)



# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Ademe Nouvelle Aquitaine

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

**SLOW**

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

**ADEME**



**AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**



coopérative  
de conseil en  
mobilité

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE



# ACCOMPAGNEMENT DANS LA REFLEXION SUR UNE PRISE DE COMPETENCE MOBILITE

## Territoire du SCoT du Cubzaguais Nord Gironde Atelier – Phase 2

17 Février 2021

# Sommaire

**1 - Retour sur les enjeux stratégiques : la définition d'un projet de mobilité et le cadre de la problématique de prise de compétence.....3**

**2 - Enjeux financiers et cadres d'intervention des acteurs (connus à la date du jour).....14**

## **3 – Les scénarios**

**3.1 – Scénario 1 : Pas de prise de compétence.....24**

**3.2 – Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des Communautés de Communes.....31**

**3.3 – Scénario 3 : Prise de compétence et transfert au Syndicat Mixte.....39**

**3.4 - Synthèse.....44**

## **4 – Annexe**

**Feuille de route en cas de non prise de compétence.....48**

**Feuille de route en cas de prise de compétence.....49**

# 1 - Retour sur les enjeux stratégiques : la définition d'un projet de mobilité et le cadre de la problématique de prise de compétence

## 1 – Le SCOT : Le support territorial

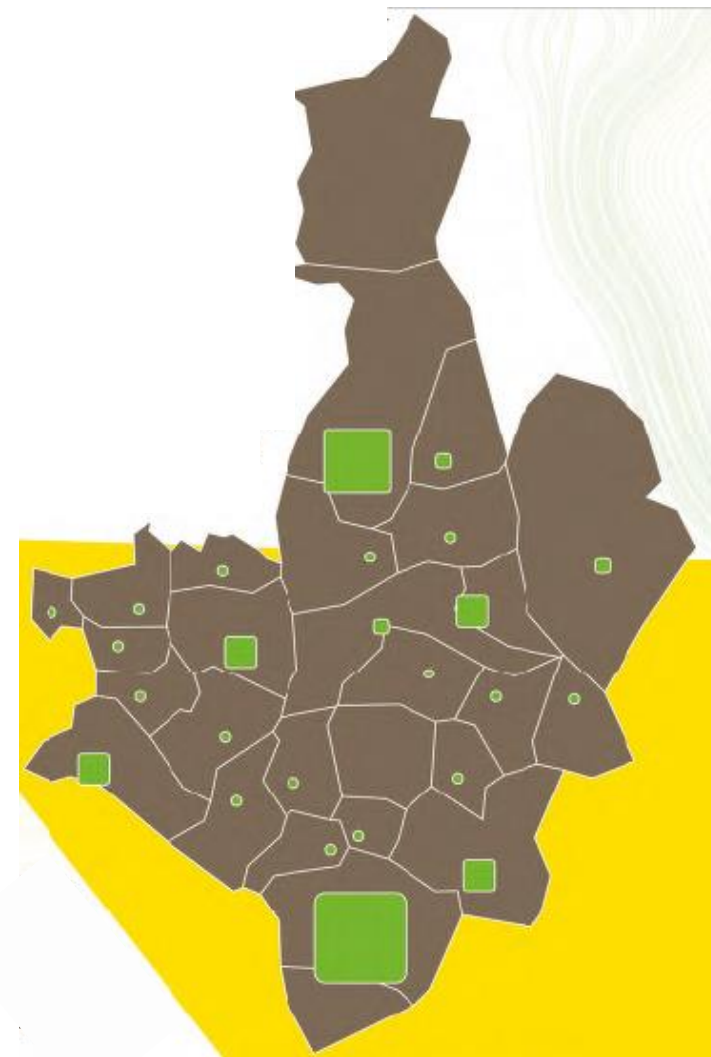
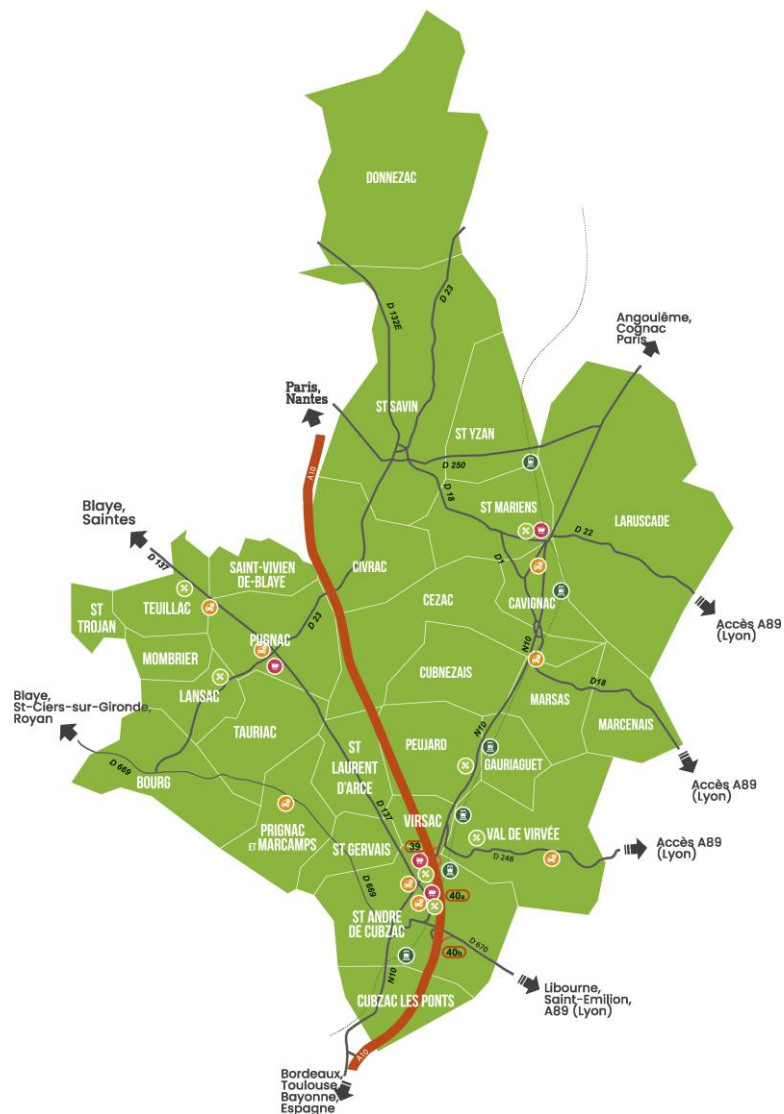


- Il repose sur l'interaction entre l'armature des pôles urbains et ruraux du territoire et les villes et villages des espaces de vie avec lesquels ils fonctionnent.



### LÉGENDE

- Pôle principal : Saint-André-de-Cubzac
- Pôle de niveau 2 : Saint-Savin
- Pôles de niveau 3 : Bourg / Cavignac / Val de Virvée / Pugnac
- Pôles de niveau 4 : Cubzac-les-Ponts / Laruscade / Peujard / Cézac / Saint-Yzan-de-Soudiac
- Autres communes



## 1.1 - Enjeux du projet de territoire et leviers de mobilité

### 2 - Le cadre des enjeux d'aménagement et développement du projet de territoire (SCoT)



- **La cohésion territoriale** soit l'articulation entre l'armature ferroviaire (les gares et haltes), l'armature urbaine du territoire (les pôles) et la revitalisation de certains secteurs en déprise : centre-bourgs et communes hors dynamique d'attractivité.
- **La mise en situation de pouvoir accueillir des activités économiques** (donc des emplois) en profitant notamment du corridor commun d'infrastructures RN10/Axe ferroviaire Bordeaux-Nantes et plus ponctuellement la RD 137.
- **La préservation et l'amélioration de l'environnement et plus largement du cadre de vie** avec des obligations d'arbitrage entre demande de développement foncier et protection de l'environnement, du site et de ses ressources.



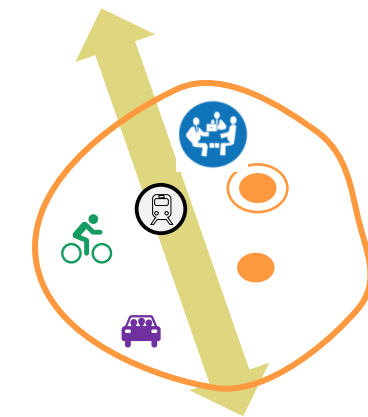
## 3 – La traduction des enjeux du projet de territoire dans le champ de la mobilité

Enjeux de mobilité	Leviers d'actions
(1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise	<p>Augmenter et favoriser l'utilisation du télétravail (tiers lieux ?) du covoiturage,</p> <p>Accompagner les améliorations de la desserte ferroviaire du territoire (RER , Nantes-Bordeaux) par une meilleure accessibilité aux gares et haltes et par l'aménagement de PEM à SADC, SMSY voir Gauriaguet</p> <p>Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.</p>
(2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire	<p>Mettre en cohérence la relation entre communes du bassin de vie et pôles de l'armature locale par les modes actifs et alternatifs</p> <p>Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme</p>
(3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie	<p>Penser accessibilité solidaire aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules)</p> <p>Promouvoir l'utilisation des véhicules à motorisation alternative (électricité, bio-carburant ?)</p>

## Enjeux de territoire et leviers de mobilité sur le territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde : Armature territoriale et problématiques à traiter

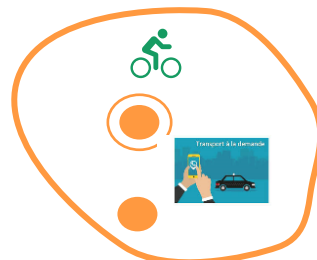
### (1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)

- Augmenter et favoriser l'utilisation du télétravail (tiers lieux ?) du covoiturage,
- Accompagner les améliorations de la desserte ferroviaire du territoire (RER , Nantes-Bordeaux) par une meilleure accessibilité aux gares et haltes et par l'aménagement de PEM à SADC, SMSY et Gauriaguet
- Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.



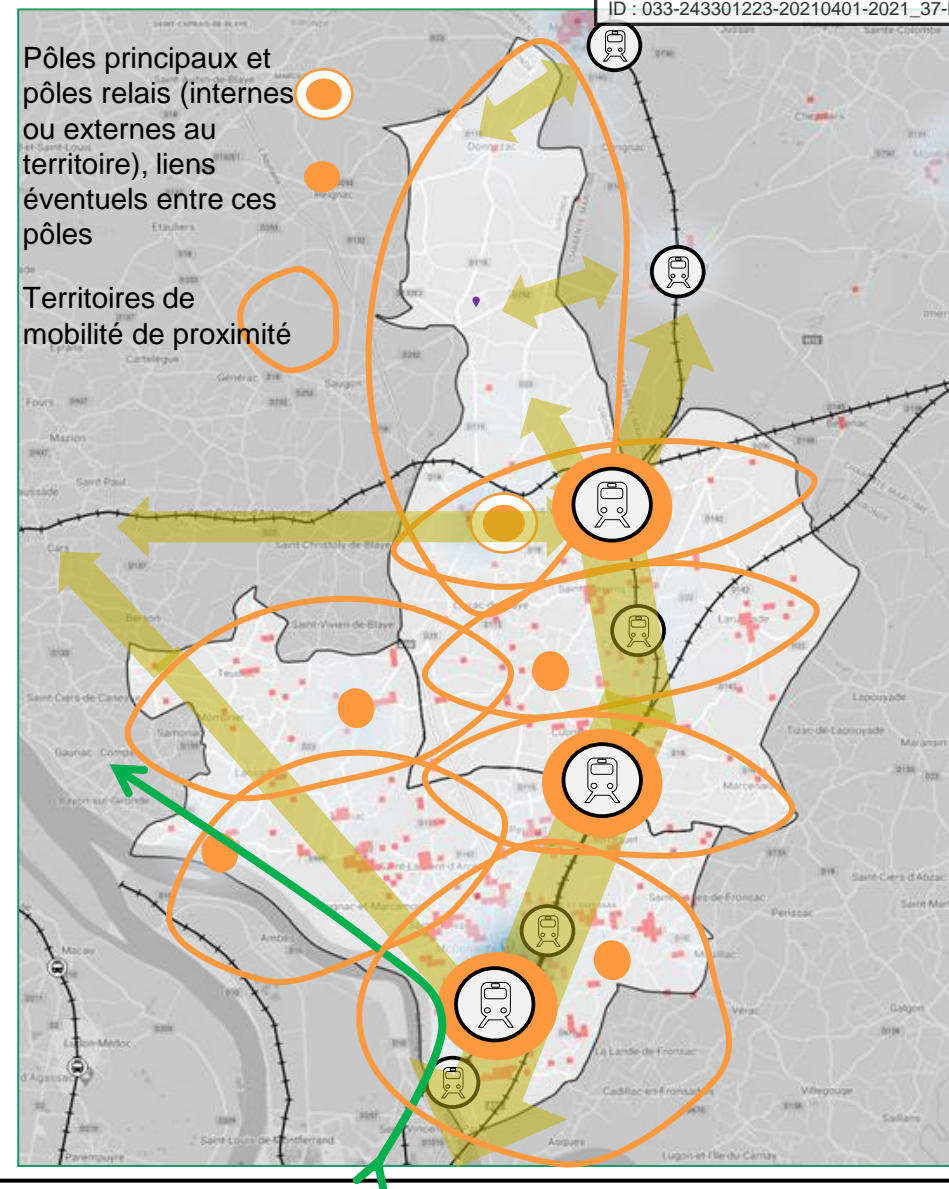
### (2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire

- Mettre en cohérence la relation entre communes du bassin de vie et pôles de l'armature locale par les modes actifs et alternatifs
- Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme

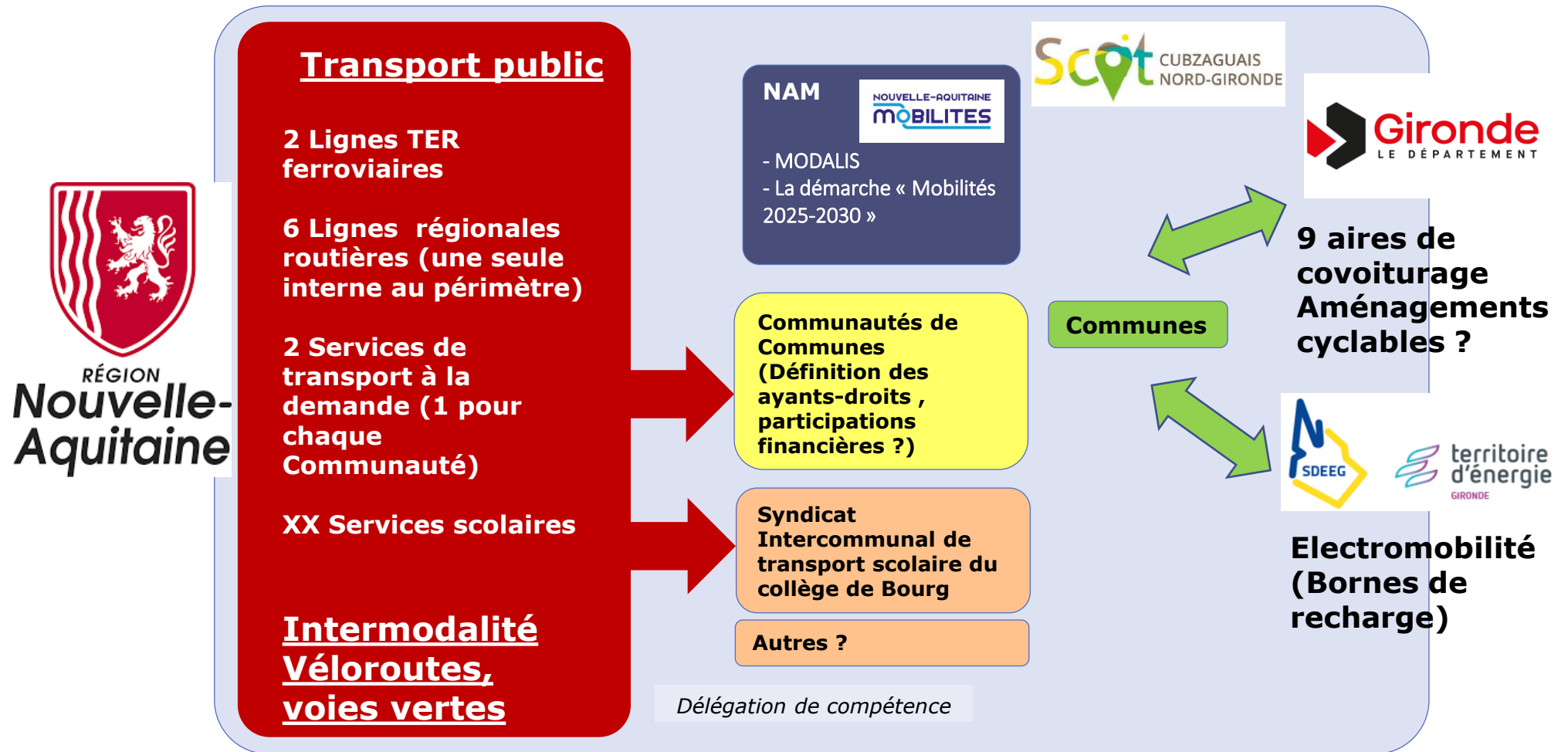


### (3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie

- Penser accessibilité solidaire aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules)
- Promouvoir l'utilisation des véhicules à motorisation alternative (électricité, bio-carburant ?)



## La gouvernance « Mobilité » actuelle territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde

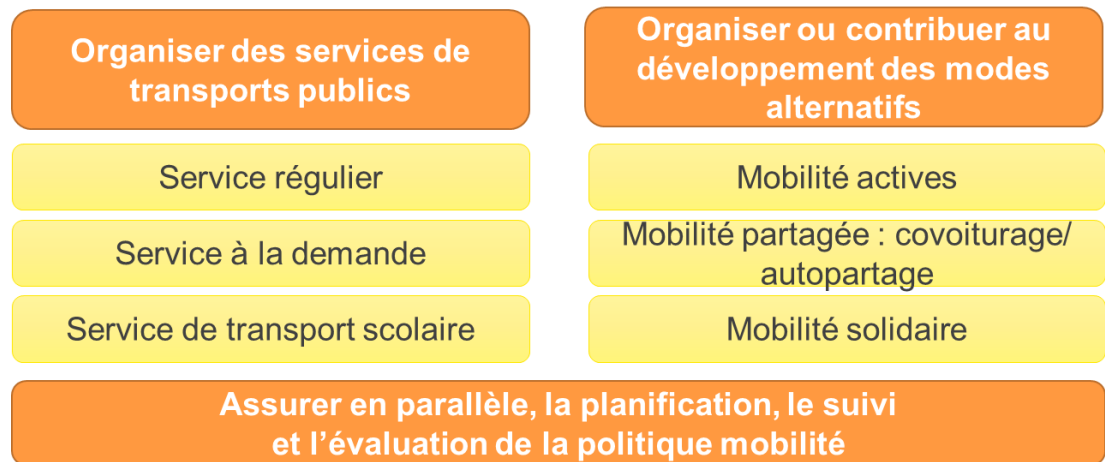


## L'offre « Mobilité » actuelle territoire du SCoT Cubzaguais Latitude Nord Gironde

	Caractéristiques essentielles	Acteur(s) compétent (s)
Transport ferroviaire	2 Gares, 6 haltes, 2 lignes TER sur le même axe dont 1 longue distance (Bordeaux-Saintes –la Rochelle et 1 métropolitaine St Mariens – Bordeaux ayant vocation a devenir une ligne du futur RER métropolitain bordelais	Région Nouvelle Aquitaine
Transport routier régulier	6 lignes routières convergant vers St André de Cubzac dont 2 à destination de Bordeaux . 1 seule ligne interne au territoire entre les 2 COMCOM (Laruscade – SADC 3 AR/jour)	Les COMCOM peuvent définir les points de desserte et la tarification sociale ?
Transport à la demande	2 Secteurs (1 par COMCOM), publics ciblés PMR, seniors +, aide sociale	
Transport scolaires	XXX Circuits scolaires	Région + 1 AO 2 pour le collège de Bourg ?
Moibilités actives	1 Véloroute (V80 Canal des 2 mers), quelques aménagements à SADC, 1 itinéraire en cours (nouveau collège de Marsas), 1 schéma directeur en cours sur le Grd Cubzagais, raccordement de la V80 vers Libourne ?	Maîtres d'ouvrage voirie : Département, Communes (Financements Etat, Région, COMCOM?).
Mobilités partagées	9 Aires de covoiturages (LNG 2 , GCZG 7),	Département, communes
Mobilités alternatives et solidaires	12 bornes de recharges publiques	SDEEG , communes

## Que signifie devenir AOM ?

La LOM est venue préciser les attributions d'une AOM en les élargissant à l'ensemble de champs couverts par la mobilité.



**La LOM précise qu'une AOM est compétente sur l'ensemble de ces attributions mais n'est pas dans l'obligation d'organiser tous les services. Il s'agit donc d'une compétence globale qui s'exerce à la carte.**

**Une Communauté de Communes qui décide de prendre la compétence se voit transférer seulement si elle en fait la demande les services auparavant organisés par la Région sur son territoire « uniquement réalisés intégralement à l'intérieur du territoire » et doter de l'attribution de compensation correspondante.**



**L'objectif de ce schéma est de donner de la matière aux échanges sur la gouvernance. Il n'a pas vocation à être validé dans le cadre de cette étude et pourra librement être amendé par les collectivités en fonction des orientations prises**

**(1) L'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)**

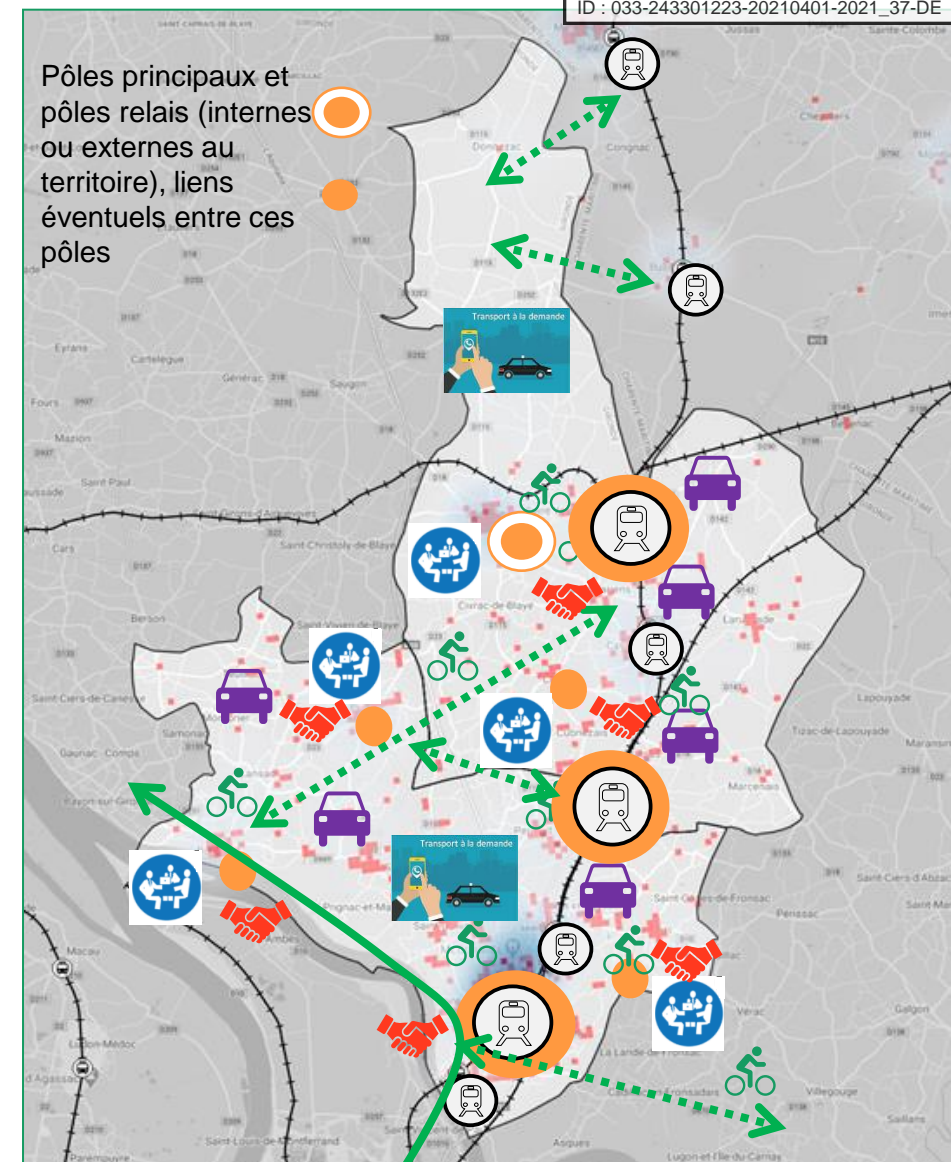
- Renforcer le nombre et les capacités des aires de covoiturage sur les axes à destination de Bordeaux pour participer à la désaturation des infrastructures routières
- Organiser et améliorer l'intermodalité/accessibilité aux gares de St André de Cubzac, St Mariens-St Yzan mais aussi de Gauriaguet pour favoriser l'usage du TER / futur RER tout en limitant la congestion circulation/stationnement à St André de Cubzac
- Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.
- Créer un réseau de tiers-lieux en lien avec les pôles armature du territoire

**(2) L'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire**

- Créer des mailles cyclables locales en relation avec la desserte des gares et des équipements scolaires
- Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme
- Elargir l'offre TAD à d'autres publics (jeunes et actfs)

**(3) La préservation du cadre de vie et de la qualité de vie**

- Création de plate-formes solidaires pour l'accès aux nouveaux équipements publics de services ou de formations (aide à la mobilité, prêts véhicules)  
à l'échelle de chaque pôle armature du territoire. et dans le cadre de



**Plan de Mobilité de salariés**

- Faciliter le déploiement des bornes de recharges électriques sur le territoire dans tous les nouveaux projets (habitat, ...)

## Les missions définies par la loi LOM

Organiser des services de transports publics

Organiser ou contribuer au développement des modes alternatifs

Assurer en parallèle, la planification, le suivi et l'évaluation de la politique mobilité

## Les registres d'actions « mobilité »

Actions hors champ de prise de compétence mobilité de la loi LOM

Actions rentrant dans champ de prise de compétence mobilité de la loi LOM avec portage partenarial possible

Actions rentrant dans champ de prise de compétence mobilité de la loi LOM avec portage seul par l'AOM locale possible

## 1.5 - Actions possibles et compétences mobilité

(1) Pour l'optimisation des déplacements pendulaires avec la métropole bordelaise (Blaye ?)	Acteur (compétence)	(2) Pour l'accompagnement des habitants dans l'apprentissage et l'utilisation de leur territoire	Acteur (compétence)
Renforcer le nombre et les capacités des aires de covoiturage sur les axes à destination de Bordeaux pour participer à la désaturation des infrastructures routières	COMCOM / Région /Département / Bordeaux Métropole ?	Créer des mailles cyclables locales en relation avec la desserte des gares et des équipements scolaires	COMCOM
Organiser et améliorer l'intermodalité/accessibilité aux gares de St André de Cubzac, St Mariens-St Yzan mais aussi de Gauriaguet pour favoriser l'usage du TER / futur RER tout en limitant la congestion circulation/stationnement à St André de Cubzac	COMCOM / Région	Accompagner les connexions cyclables entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme	COMCOM / Département / Région ?
Favoriser le rabattement de proximité sur ces pôles par les modes actifs et alternatifs.	COMCOM / Région	Elargir l'offre TAD à d'autres publics (jeunes et actfs) sur les deux Communautés	COMCOM
Créer un réseau de tiers-lieux en lien avec les pôles armature du territoire	COMCOM / Autres (Cofinancement Région ?)	(3) Pour la préservation du cadre de vie et de la qualité de vie	
		Création de plate-formes solidaires à l'échelle de deux pôles armature du territoire et dans le cadre de Plan de Mobilité salariés	COMCOM
		Faciliter le déploiement des bornes de recharges électriques sur le territoire dans tous les nouveaux projets (habitat, activités; équipements)	SDEEG / COMCOM



## 2 - Enjeux financiers et cadres d'intervention des acteurs (connus à la date du jour)

## 2.1 - Approche sommaire des coûts du schéma de mobilité proposé

Actions et types de solution (Partie 1)	Niveau Investissement	Niveau Fonctionnement
<p>1a - Renforcer le nombre et les capacités des aires de covoiturage sur les axes à destination de Bordeaux, <b>Base : Compléter l'existant pour atteindre 787 places (27 500 ménages 90% motorisés, 25% de trajets domicile/travail et 10% de transfert) = 618 places (180 environ déjà existantes) = 438 à créer (par extension d'aires existantes ou création d'aires nouvelles)</b></p> <p><b>1b – Création de deux lignes de covoiturage dynamique (RN10/RD 137)</b></p>	<p>438 x 2000 € = 876 K€ à 50% (Département/Région) = 438 K€</p>	<p>4 3 8 . X 200 € (10% du cout d'investissement) x 50% = 43,8 K€/an</p> <p>65 K€ /ligne/an = 130 K€ pour les deux lignes</p>
<p>2 - Organiser et améliorer l'intermodalité/accessibilité aux gares de Saint André de Cubzac, St Yzan St Mariens et Gauriaguet. <b>Base: 3 navettes, Navette1 – Gare de SADC / Parc Aquitaine, Navette 2 : Gare de SYSM – Centre bourg St Savin, Navette 3 Gare de Gauriaguet – Centre bourg de Gauriaguet : Service 13 AR/jour 300 jours par an sur des itinéraires qui sont quasiéquivalents (1 AR = 8 km)</b></p>		<p>Par navette :</p> <p>13 AR x 8 km x 300 jours x 4 €/km = 124,8 K€ Soit pour les trois navettes arrondis à 375 K€/an</p>
<p>3 - Créer des mailles cyclables en relation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>avec la desserte des gares et pôles de service de l'armature territoriale : <b>Base 11 pôles avec 2 km d'aménagement par site</b></li> <li>et entre mailles locales et grands itinéraires loisirs/tourisme : <b>Base Liaison Sy Yzan – St Mariens – Estuaire (20 km) + 4 tronçons de rabattement gare et liaison V80 – V91 (Libournais-Estuaire)</b></li> </ul>	<p>11 x 2 km x 100 K€ = 2 200 K€ 20 km + (4x5 km) soit 40 km à 100 K€/km = 4 000 K€ Soit 6 200 K€ x50% (Département/Région) = 3 100 K€</p>	

## 2.1 - Approche sommaire des coûts du schéma de mobilité proposé

Actions et types de solution (Partie 2)	Niveau Investissement	Niveau Fonctionnement
4 - Elargir l'offre TAD en termes de plages de desserte et points de destination : <b>Base élargissement ayants droits avec ouverture des périodes de desserte spécifiques à 2 jours supplémentaires /semaine sur chacun des deux pôles (St Savin nord et St André de C.sud)</b>		166,3 K€
5 – Extension du système de location (ou prêt) de vélos à assistance électrique à l'échelle de chaque pôle armature du territoire. <b>Base 1 plateforme pour chacun des 11 pôles du territoire (2 existent déjà) 25 vélos par site en moyenne</b>	Investissement en VAE et système de gestion : 225 vélos x 2,5 K€ = 562,5 K€	Mutualisation suivi gestion par Chargé de mobilité Coût du service pour les 11 plateformes : 11 x 0,25 K€ = 2,75 K€
6a– Créations de plate-formes solidaires : <b>Base 3 plateformes sur le territoire</b> 6b- Accompagnement d'entreprises ou établissements publics dans l'élaboration de Plans de Mobilité alternative.: <b>Base 5 entreprises ou sites accompagnées par an</b>	Investissement en véhicules (PretMobile) et système de gestion : 3x25 K€ = 75 K€	Coût du service pour les 3 plateformes : 3 x 15 K€ = 45 K 5 études/an x 25 K€ + accompagnement chargé de mobilité = 165 K€
7 - Faciliter le déploiement des bornes de recharges électriques sur le territoire dans tous les nouveaux projets (habitat, activités; équipements) : <b>Base : Compléter le dispositif SDEEG pour atteindre 1 borne / commune et 1 borne / tranche de 1000 hab. soit 83 bornes bornes sur le territoire (12 sont déjà disponibles, 1 borne entre 1 500 et 3 000 €)</b>	Investissement : 71 x 2 250 € pris en charge à 50% (SDEEG) = 79,9 K€	-
<b>TOTAL</b>	<b>4 255,4 K€ répartis sur 10 ans soit arrondi à 426 K€/an</b>	<b>927,85 K€ arrondi à 928 K€/an</b>

### 1 - Un « bouquet de mobilité locale » à l'échelle du bassin de mobilité (\*) pour les communautés de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité

**Principe de financement régional : 50%  
du coût des services avec un maximum  
de (4€/habitant, éventuellement majoré  
pour les territoires vulnérables)**

- Priorité à l'échelle du bassin et dans une logique de coopération entre les CC non AOM. Délégation de compétence aux EPCI
- Plafonnement des coûts établi pour chaque service en complément d'une recherche économique et technique (50%)
- Ingénierie mutualisée (Région, Département, NAM, AOM existante)

Dont Transport à la Demande : 50 à 60% de financement selon la vulnérabilité du territoire, incluant jusqu'à 5 K€ de communication jusqu'à 35€/voyage.  
La centrale de réservation Régionale est mise à disposition sans frais et obligatoire.

*\* Les bassins de mobilité seront définis après mars 2021, en fonction des flux pendulaires et des relations structurantes entre polarités*

## 2.2 - Cadre d'intervention de la Région / Dispositif de

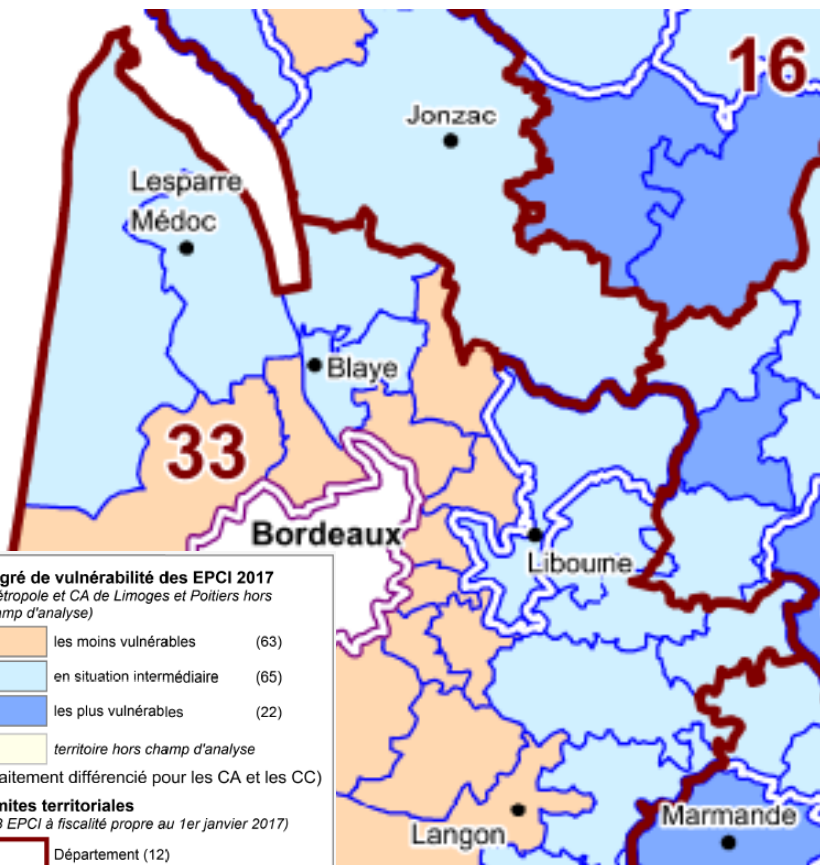
Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

Vulnérabilité socio-économique relative des EPCI 2017  
Communautés d'agglomération et de communes au 1er janvier 2017



**Degré de vulnérabilité des EPCI 2017**  
(Métropole et CA de Limoges et Poitiers hors champ d'analyse)

- les moins vulnérables (63)
- en situation intermédiaire (65)
- les plus vulnérables (22)
- territoire hors champ d'analyse

(Traitement différencié pour les CA et les CC)

**Limites territoriales**  
153 EPCI à fiscalité propre au 1er janvier 2017

- Département (12)
- Métropole (1)
- Communauté d'agglomération (25)
- Communauté de communes (127)

Bonification de l'intervention régionale

- Situation « intermédiaire » : +5%
- Situation « vulnérable » : +10%

Quels bassins de mobilité pour les futurs Contrats Opérationnels de la Région ?



© www.comersis.com Mise à jour : 09/11/2017

### 2 - Cofinancement des renforts d'offres régionales, routier et ferroviaire

→ 1 seule AOM : la Région finance 50%\* du renfort d'offre

→ + d'une AOM : la Région financera 40%\* du renfort d'offre (le reste est réparti en fonction de la population et / ou du km dans chaque AOM)

### 3 - Aménagement et équipement des points d'arrêts de transports collectifs

→ Pôles d'Echanges Multimodaux routiers et ferroviaire : 15% si le Maître d'Ouvrage est AOM, 25% si le Maître d'Ouvrage est n'est pas AOM\*

→ Equipement vélo (stationnement, ...) 70%

\*+5 à +10% selon le niveau de vulnérabilité du territoire.

## 2.3 – Cadre d'intervention du NAM (Syndicat Mixte « Aquitaine Mobilité »)

<b>Création</b>	juillet 2018
<b>Forme</b>	Syndicat mixte SRU
<b>Compétences:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordonner les services de transport de voyageurs organisés par ses membres;</li> <li>• Mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers;</li> <li>• Mettre en place une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés.</li> <li>• NAM peut apporter un concours financier à la mise en œuvre par ses membres, ou leur partenaire délégué par convention, de nouveaux services de transport en commun ou l'amélioration de services existants présentant un intérêt syndical</li> </ul>
<b>Versement de Mobilité Additionnel</b>	<b>Chaque comité de Bassin peut solliciter le comité syndical, lors de la conception du budget annexe de son bassin de mobilité en vue de la mise en place du VMA. <u>Cette ressource n'est prélevable par le NAM que pour financer une compétence facultative qu'il n'a pas encore (ligne express de transport de pôle à pôle)</u></b>

Le produit des recettes du VMA sera perçu uniquement sur les aires urbaines d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'INSEE et strictement affecté au financement des actions à l'échelle locale .

**L'évaluation du VMA potentiel sur le territoire est de 559,4 K€ dont 470 K€ sur la CCGC et 89,4 K€ sur la CCLNG.**

**Nota: le VMA ne pourra être perçu sur des communes appartenant à un ressort territorial d'un membre du NAM**



## 2.4 - Zoom sur le Versement Mobilité en cas de prise de compétence à l'échelle locale

### Termes et conditions :

- seulement en cas de prise de compétence
- seulement en cas de création ou reprise d'un service régulier de transport
- instauration facultative (décision communautaire)
- taxe sur masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés
- taux de prélèvement maximum autorisés encadrés par la loi (avec cas de majoration possible)
- niveau du taux a définir par l'AOM dans la limite du plafond autorisé

**Le taux maximum autorisé sur la CCGC et la CCLNG est de 0,6% (EPCI entre 10 000 et 100 000 habitants)**

#### Scénarii de potentiel

##### Minimal :

90% Effectif assujetti minimum des 3 évaluations \*  
90% Brut moyen du département \* taux max applicable

##### Médian :

95% de la médiane des 3 estimations \* 90% brut moyen du département \* taux max applicable

##### Maximal :

Moyenne des 3 estimations surpondérant la valeur maximale \* 90% Brut moyen du Département \* Taux max applicable

	Taux VM	Scénarios de Potentiel Fiscal		
		Maximal	Médian	Minimal
CC du Cubzaguais	0,60%	581 455 €	549 332 €	425 878 €
CC Latitude Nord Gironde	0,60%	170 220 €	119 385 €	93 961 €
SCOT Cubzaguais Nord Gironde	0,60%	751 675 €	668 718 €	519 838 €

# 3 – Les scénarios de gouvernance

## 3 - Les scénarios de gouvernance

### Scénario 1

Pas de prise de  
compétence par les  
CdC

### Scénario 2

Prise de  
compétence par  
chacune des CdC  
à l'échelle de leur  
territoire respectif

### Scénario 3

Prise de compétence  
par chacune des CdC  
avec transfert au  
Syndicat Mixte du  
SCoT

## 3 - Les scénarios de gouvernance

### Scénario 1

Pas de prise de  
compétence par les  
CC

### Scénario 2

Prise de  
compétence par  
chacune des CC à  
l'échelle de leur  
territoire respectif

### Scénario 3

Prise de  
compétence par  
chacune des CC  
avec transfert à  
l'échelle du  
périmètre du  
Syndicat Mixte du

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CdC

## Description du scénario

### Cadrage juridique

Les communautés de communes ne décident pas de prendre la compétence avant le 31 Mars 2021 et laisse par conséquent la Région Nouvelle Aquitaine devenir l'Autorité Organisatrice sur son périmètre. La Région est seule compétente pour l'organisation du transport et de la mobilité sur le territoire. Elle peut déléguer le cas échéant tout ou partie de l'organisation des services dont elle a la compétence.

Dans ce cadre, toutes les actions mobilité et notamment les services de mobilité nécessiteront a minima de travailler avec la Région et a maxima d'avoir une délégation de compétence régionale.

### Cadrage technique

**Dans ce scénario, la situation actuelle de l'offre régionale existante déléguée ou non pourra perdurer (lignes régulières, transport scolaire, transport à la demande) par contre toute création de service devra se faire par délégation dans le cadre des dispositifs contractuels et financiers de la Région.**

Les Communautés de communes pourront toutefois poursuivre certaines actions en dehors d'un cadre de délégation de compétence en les rattachant à d'autres compétences intercommunales (« Aménagement », « Action sociale « Voirie communautaire » ...). En revanche, toutes les actions envisagées d'amélioration des offres transport collectif, d'autostop ou covoiturage dynamique, de service vélo nécessiteront une délégation de compétence de la part de la Région Nouvelle Aquitaine.

### Ressource économique de financement du projet de mobilité

Versement mobilité : Non, pas de recettes fiscales dédiées.

Financement régional : Bouquet de mobilité => 4 € par habitant soit 220 K€ dont 140 K€ pour la CCGC et 80 K€ pour la CCLNG dans la limite de 50% du coût des services finançables

Financement autres : Possibilité de faire appel à d'autres ressources (dispositif de soutien de l'Etat/Appel à projet et manifestation d'intérêt/Programmes certificats d'économie d'énergie/Les offres de financement de la banque des territoires) mais sans certitude de leur pérennité pour des territoires non AOM.

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CdC

## Financement du projet / coûts d'investissements

Types de solutions	Investissement
1 - Covoiturage	438 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	
3 – Réseau cyclable	3 100 K€
4 – Transport à la demande	
5 – Plateformes solidaires	637,5 K€
6 – Transition véhicules électriques (bornes)	79,9 K€
<b>Total</b>	4 255,4 K€
<b>Total échelonné (moyenne sur 10 ans)</b>	426 K€

### Dispositifs mobilisables :

- Cadre Régional Point d'arrêt et Pôles d'Echange
- Appels à projets et à manifestation d'intérêts nationaux, régionaux ou départementaux
- Fonds européens
- Contrats territoriaux avec la Région ou l'Etat
- Certificats d'Economie d'Energie
- Prêts bonifiés
- ...

**Des investissements financiers qui pourront être éligibles aux dispositifs de co-financements.**

**Néanmoins, des incertitudes demeurent au sujet de certains dispositifs qui pourraient être réservés aux seules AOM.**

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CdC

## Financement du projet / coûts de fonctionnement

Types de solutions	Fonctionnement
1 - Covoiturage	173,8 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3x125 K€)	375 K€
3 – Réseau cyclable	
4 – Transport à la demande	166,3 K€
5 – Plateformes solidaires	47,75 K€
6 – Plan Mobilité Entreprises	165 K€
<b>Total (arrondi)</b>	<b>928 K€</b>

Source de financement	Montant
Région (Bouquet de mobilité : 50% des coûts avec un maximum de 4 €/habitant)*	220 K€
Versement Mobilité	-
<b>Reste à financer</b>	<b>707,85 K€</b>

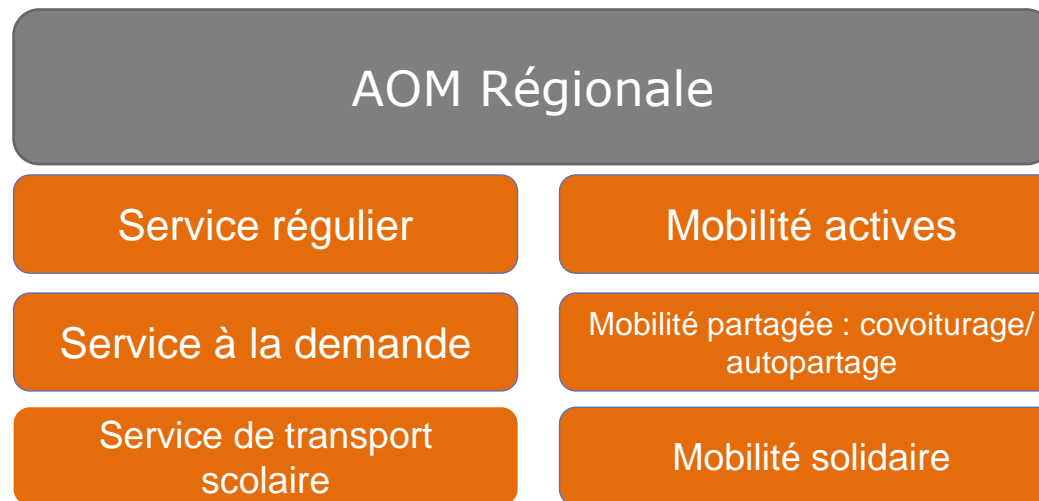
\* Pas de bonification due à la vulnérabilité du territoire

**Un scénario qui, outre l'aval de la Région, nécessite de recourir au budget principal de la CCHS pour pouvoir être financé. Les marges de manœuvres et de développement resteront par conséquent limitées et des priorités à définir. Il est cependant possible de financer un ou des projet(s) dans l'enveloppe identifiée.**



# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CDC

La compétence mobilité n'est plus sécable : elle ne peut plus être partagée par plusieurs AOM mais elle peut être déléguée par la Région



Les articles L1111-8 du CGCT et l'article L1231-4 du code des transports introduisent la possibilité pour la Région de déléguer tout ou partie des services qu'elle organise à :

- Une collectivité territoriale d'une autre catégorie (Département, Commune)
- Un EPCI à fiscalité propre (Métropole, CU, CA,CC)
- Une Autres AOM
- Un syndicat mixte SRU

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CDC



**Réversibilité possible après le 31/03/2021 si création ou adhésion à un Syndicat mixte**

**Délibération du Conseil syndical portant sur le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité par le Syndicat**

Délai de 3  
mois

L'absence de délibération dans ce  
délai de 3 mois vaut avis  
défavorable

Délibération des Conseils communautaires et  
des conseils municipaux des communes  
membres portant transfert de compétence au  
syndicat

En parallèle

Délibération des Conseils Communautaires  
des EPCI portant demande de délibération de  
transfert de la compétence d'organisation de  
la mobilité à la Région

**Ces deux délibérations sont transmises à la Région et au préfet. Comme ce transfert emporte modification des statuts les délibérations doivent également être notifiées aux conseils municipaux des communes membres**

**Arrêtés du préfet:**

- portant transfert de compétence entre la Région et les EPCI
- portant transfert de la compétence entre les EPCI et le syndicat

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CdC

## Niveaux de réponse aux enjeux et objectifs du projet

### OPPORTUNITES



Possibilité d'un **soutien financier/ d'ingénierie de la Région** pour la mise en place d'actions de mobilité sur le territoire, sans avoir à lever de Versement Mobilité.

**Relation partenariale** à créer avec la Région dans une atmosphère collaborative.

Un enjeu de représentativité dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité en tant que cofinanceurs du bouquet de mobilité local.

**Des périmètre de bassin de mobilité plus cohérents** avec les enjeux de mobilité

La possibilité de prendre la compétence mobilité à plusieurs, plus tard, reste ouverte, (mais la répartition sur plusieurs bassin en éloigne la perspective)...



### MENACES

**Manque d'autonomie des territoires** dans leur initiative locale (priorité aux solutions à l'échelle du bassin de mobilité, nécessité de rentrer dans le cadre du Contrat Opérationnel pour obtenir des financements)

**Peu d'affirmation du rôle des territoires dans les solutions** (par exemple, pour le TAD la réservation est faite via la plateforme régionale)

Quelles **capacité réelle de cofinancement** des actions mobilité par chaque Communauté de Communes ?

Présence probable **d'une frontière de bassin de mobilité au cœur du territoire** (dépend de la taille prévue pour les bassins de mobilité).

## 3 - Les scénarios de gouvernance

### Scénario 1

Pas de prise de  
compétence par les  
CC

### Scénario 2

Prise de  
compétence par  
chacune des CdC  
à l'échelle de leur  
territoire respectif

### Scénario 3

Prise de  
compétence par  
chacune des CC  
avec transfert à  
l'échelle du  
périmètre du  
Syndicat Mixte du

# Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC

## Description du scénario

### Cadrement juridique

Les communautés de communes se dotent de la compétence avant le 31/03/2021 sans reprise des services régionaux intégrés à leur ressort territorial.

Les éventuels services exercés par les communes sont transférés aux communautés de communes.

Les transports scolaires, gérés par la Région et les AO2, restent inchangés. Certaines communautés de communes peuvent ainsi être AOM et AO2 de transport scolaire dans le cadre d'une délégation de la Région sur ce point précis.

### Cadrement technique

Chaque communauté de commune déploie son propre projet de mobilité, en complément de l'offre régionale. Les AOM peuvent cofinancer par ailleurs l'augmentation de l'offre sur les lignes régionales.

Lorsque cela semble utile, des accords entre communautés de communes peuvent être passés, par exemple pour étendre la prise en charge d'un transport à la demande au-delà d'un territoire intercommunal.

### Ressource économique de financement du projet de mobilité

Versement mobilité: Ressource facultative mobilisable au taux maximum de 0,6% si création d'un service régulier avec :

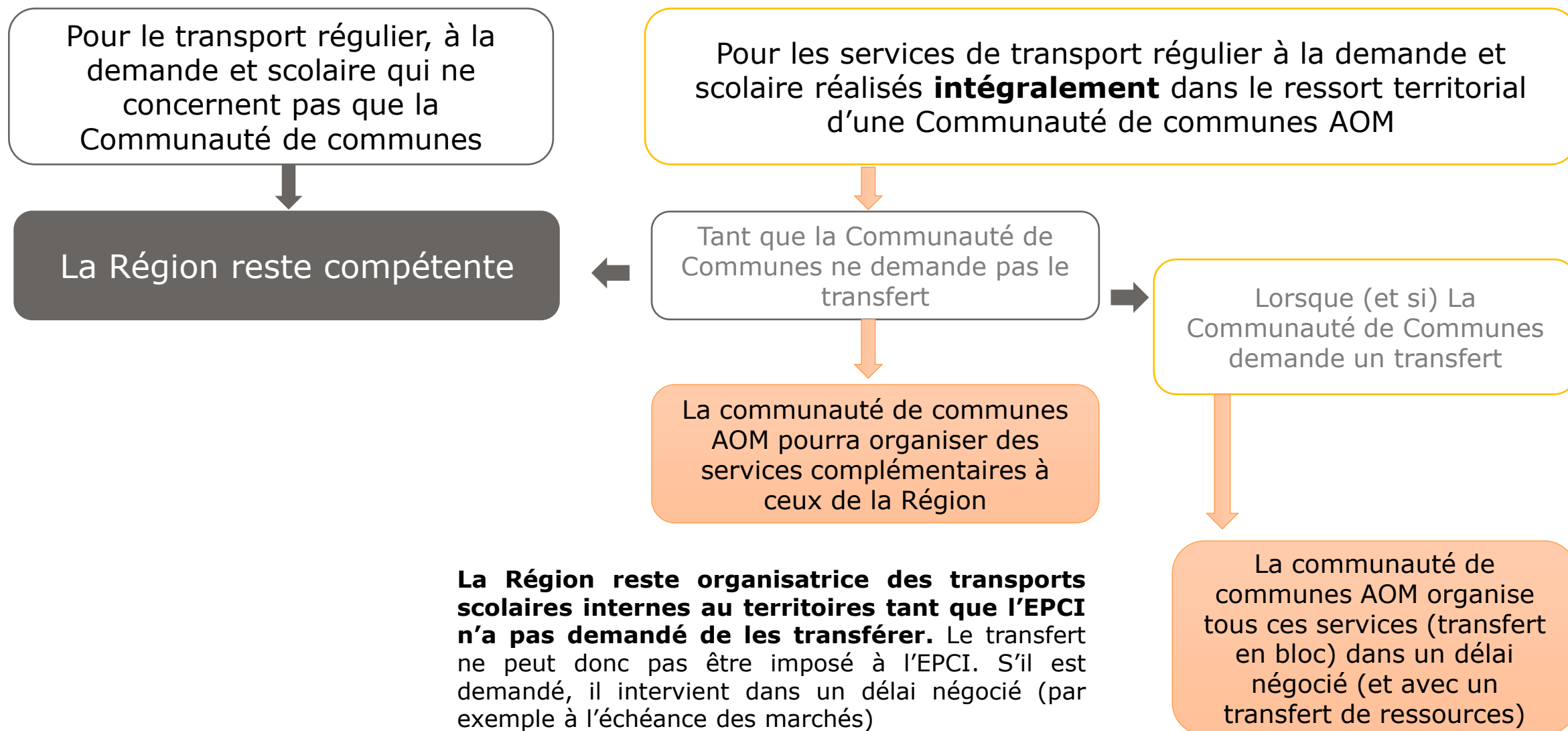
	Taux VM	Scénarios de Potentiel Fiscal		
		Maximal	Médian	Minimal
CC du Cubzaguais	0,60%	581 455 €	549 332 €	425 878 €
CC Latitude Nord Gironde	0,60%	170 220 €	119 385 €	93 961 €

Financement régional: les renforts d'offre sur les dessertes régionales à vocation périurbaine à hauteur de 40%. (à priori pas de nécessité ou possibilité sur le territoire), Financement maintenu auprès des AO2 scolaires, si pas de demande de transfert de ces services auprès de la Région.

Financement d'Etat: éventuelles aides liées aux démarrages de nouveaux services, dans le cadre des appels à projets.

# Le cadre législatif et réglementaire : La loi « LOM »

## Un transfert des services de la Région sur demande de l'EPCI



# Le cadre législatif et réglementaire : La loi « LOM » Les AOM et la délégation de compétence

La compétence mobilité n'est plus sécable (elle ne peut plus être partagée par plusieurs AO1)

	Peut déléguer	Doit assurer en propre
AOM Régionale	Services scolaires, réguliers, à la demande, mobilités actives, partagées, solidaires	
AOM locale	Services scolaires	Services réguliers, à la demande, mobilités actives, partagées, solidaires



Le transport scolaire peut être délégué dans les mêmes conditions qu'auparavant (pas d'impact pour les AO2 actuelles). L'AOM locale peut aussi déléguer le transport scolaire à la Région.



## Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC Financement du projet / coûts d'investissement et fonctionnement

Types de solutions	Investissement CCGC	Investissement CCLNG
1 - Covoiturage	328,5 K€	109,5 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares		
3 – Réseau cyclable	1 550 K€	1 550 K€
4 – Transport à la demande		
5 – Plateformes solidaires	478,1 K€	159,3 K€
6 – Transition véhicules électriques (bornes)	53,3 K€	26,6 K€
<b>Total</b>	<b>2410 K€</b>	<b>1 845 K€</b>
<b>Total échelonné (moyenne sur 10 ans)</b>	<b>241 K€</b>	<b>184,5 K€</b>

Types de solutions	Fonctionnement CCGC	Fonctionnement CCLNG
1 - Covoiturage	86,9 K€	86,9 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	250 K€	125 K€
3 – Réseau cyclable		
4 – Transport à la demande	83,15 K€	83,15 K€
5 – Plateformes solidaires	31,8 K€	15,9 K€
6 – Plan Mobilité Entreprises	100 K€	25 K€
<b>7 – Chargé de mission (non mutualisé)</b>	<b>40 K€</b>	<b>40 K€</b>
<b>Total</b>	<b>591,8 K€</b>	<b>375,9 K€</b>

- Une répartition faite en fonction de la nature des solutions mettre en œuvre pour chacun des territoires soit en fonction de leur localisation soit en fonction du prorata de leur population par rapport au total
- Un aspect particulier qui est discutable, la non mutualisation d'un(e) chargé(e) de mission Mobilité et des moyens et outils nécessaires à la gestion du système de mobilité de chaque communauté.

# Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC

## Financement du projet / coûts d'investissement et fonctionnement

**Total coût du projet  
échelonné/an sur 10 ans**

**CCGL 832,8 K€  
CCLNG 560,4 K€**

	Taux VM	Scénarios de Potentiel Fiscal		
		Maximal	Médian	Minimal
CC du Cubzaguais	0,60%	581 455 €	549 332 €	425 878 €
CC Latitude Nord Gironde	0,60%	170 220 €	119 385 €	93 961 €

Source de financement	Montant
Versement mobilité Taux (plafond) de 0,6% Hypothèse médiane	CCGL : 549 K€ CCLNG : 119 K€
Reste à financer Hypothèse médiane	CCGL : 283,8 K€ CCLNG : 441,14 K€

**Même soutenu par le versement mobilité, ce scénario ne peut permettre le financement du projet de mobilité envisagé et suppose de faire appel :**

- aux budgets propres de chacune des CdC avec un différentiel plus important pour la CCLNG que la CCGC.
- Ou bien définir des priorités et arrêter des choix dans le programme d'actions.

**D'autres dispositifs restent toutefois mobilisables pour soutenir les investissements sans pouvoir à ce stade en estimer des montants !**

- Cadre Régional Point d'arrêt et Pôles d'Echange
- Appels à projets et à manifestation d'intérêts nationaux, régionaux ou départementaux
- Fonds européens
- Contrats territoriaux avec la Région ou l'Etat réservés aux AOM
- Certificats d'Economie d'Energie
- Prêts bonifiés
- ...

# Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC

## Financement du projet / coûts d'investissement et fonctionnement

Types de solutions	Investissement CCGC	Investissement CCLNG
1 - Covoiturage	328,5 K€	109,5 K€
2 - Intermodalité/accessibilité pôles gares		
3 - Réseau cyclable	1 550 K€	1 550 K€
4 - Transport à la demande		
5 - Plateformes solidaires	478,1 K€	159,3 K€
6 - Transition véhicules électriques (bornes)	53,3 K€	26,6 K€
<b>Total</b>	<b>2410 K€</b>	<b>1 845 K€</b>
<b>Total échelonné (moyenne sur 10 ans)</b>	<b>241 K€</b>	<b>184,5 K€</b>

Types de solutions	Fonctionnement CCGC	Fonctionnement CCLNG
1 - Covoiturage	86,9 K€	86,9 K€
2 - Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	250 K€	125 K€
3 - Réseau cyclable		
4 - Transport à la demande	83,15 K€	83,15 K€
5 - Plateformes solidaires	31,8 K€	15,9 K€
6 - Plan Mobilité Entreprises	100 K€	25 K€
7 - <i>Chargé de mission (non mutualisé)</i>	40 K€	40 K€
<b>Total</b>	<b>591,8 K€</b>	<b>375,9 K€</b>

L'instauration du Versement Mobilité reste une disposition facultative liée à la création ou la prise en charge d'un service régulier de transport.  
L'hypothèse prise en compte correspond au taux maximum possible sur le territoire mais ce taux peut être inférieur. Sur cette base, il est possible d'articuler le montant du Versement Mobilité à un choix d'actions dans le plan d'ensemble comme le montrent les exemples ci-dessous.

### Exemple pour la CCGC

Taux VM	Scénarios de Potentiel Fiscal		
	Maximal	Médian	Minimal
0,20%	193 818 €	183 111 €	141 959 €
0,40%	387 637 €	366 222 €	283 918 €
0,60%	581 455 €	549 332 €	425 878 €

Priorité covoiturage + intermodalité (inclut une navette régulière) => étalé sur 5 ans

Invest.1+ Fonc.1 = 83,08 K€  
Invest.2+Fonc.2 = 250 K€+ Non mutualisation d'un chargé de mission 40 K€  
Total = 373,08 K€

### Exemple pour la CCLNG

Taux VM	Scénarios de Potentiel Fiscal		
	Maximal	Médian	Minimal
0,20%	56 740 €	39 795 €	31 320 €
0,40%	113 480 €	79 590 €	62 640 €
0,60%	170 220 €	119 385 €	93 961 €

Priorité à l'intermodalité et au transport local (navette TC)

Invest.2+ Fonc.2 = 125 K€

# Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CC Niveaux de réponse aux enjeux et objectifs du projet

## OPPORTUNITES



**Autonomie de chaque CC** pour définir son offre en fonction de ses propres objectifs et moyens

**Une capacité à évoluer** vers un exercice de la compétence à une échelle supérieure ultérieurement



## MENACES

**Hétérogénéité de l'offre** sur le territoire

Même risques que pour le scénario 1 (périmètre du bassin de mobilité incohérent avec les autres périmètres de projets, ...)

**Coûts de gestion, nombre d'instances, ...**

En cas de prise en charge notamment des transports scolaires, l'indexation à la hausse des coûts alors que la dotation initiale sera figée (optimisation nécessaire à terme)

Le versement mobilité sera à justifier aux représentants des entreprises

## 3 - Les scénarios de gouvernance

### Scénario 1

Pas de prise de  
compétence par les  
CC

### Scénario 2

Prise de  
compétence par  
chacune des CC à  
l'échelle de leur  
territoire respectif

### Scénario 3

Prise de  
compétence par  
chacune des CdC  
avec transfert au  
Syndicat Mixte du  
SCoT

# Scénario 3 : Prise de compétence par chacune des CdC avec transfert au Syndicat Mixte du SCoT / Description du scénario

## Cadrement juridique

**Le territoire est prêt pour prendre la compétence avant le 31/03/2021** avec demande de transfert ou non des services régionaux.

Dans ce cas, suite aux délibérations des conseils communautaires et du conseil syndical, les conseils municipaux disposent d'un délai de 3 mois pour se prononcer.

L'article L. 143-1 du code de l'urbanisme dispose que "le schéma de cohérence territoriale est élaboré à l'initiative des communes ou de leurs groupements compétents". Rien n'interdit donc qu'un syndicat mixte créé sur le fondement des articles L. 5711-1 ou L. 5721-2 du code civil qui se serait vu confier la compétence en matière d'élaboration d'un SCoT puisse également se voir confier la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité après transfert de cette compétence. Références : L. 1231-1 du code des transports

## Cadrement technique

Le Syndicat Mixte sera compétent sur l'ensemble des champs de la mobilité et à ce titre pourra exercer tous les services et actions souhaités à l'exception de ceux extraterritoriaux.

En cas de demande de reprise des transports régionaux (réguliers internes au territoire, ou scolaire, ou TAD), c'est l'ensemble du bloc transport régional qui sera transféré.

Ce scénario, permet d'investir la politique de mobilité à l'échelle du territoire dans la continuité des réflexions et engagements locaux communs (SCoT)

## Ressource économique de financement du projet de mobilité

Versement mobilité: Ressource facultative mobilisable au taux maximum de 0,6% si création d'un service régulier avec :

	Scénarios de Potentiel Fiscal			
	Taux VM	Maximal	Médian	Minimal
SCoT Cubzaguais Nord Gironde	0,60%	751 675 €	668 718 €	519 838 €

Financement régional: les renforts d'offre sur les dessertes régionales à vocation périurbaine à hauteur de 40%. (à priori pas de nécessité ou possibilité sur le territoire), Financement maintenu auprès des AO2 scolaires, si pas de demande de transfert de ces services auprès de la Région.

Financement d'Etat: éventuelles aides liées aux démarrages de nouveaux services, dans le cadre des appels à projets.

# Scénario 3 : Prise de compétence par chacune des CdC avec transfert au Syndicat Mixte du SCoT / Financement du projet

Types de solutions	Investissement
1 - Covoiturage	438 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	
3 – Réseau cyclable	3 100 K€
4 – Transport à la demande	
5 – Plateformes solidaires	637,5 K€
6 – Transition véhicules électriques (bornes)	79,9 K€
<b>Total</b>	<b>4 255,4 K€</b>
<b>Total échelonné (moyenne sur 10 ans)</b>	<b>426 K€</b>

Types de solutions	Fonctionnement
1 - Covoiturage	173,8 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	375 K€
3 – Réseau cyclable	
4 – Transport à la demande	166,3 K€
5 – Plateformes solidaires	47,75 K€
6 – Plan Mobilité Entreprises	165 K€
<b>Total (arrondi)</b>	<b>928 K€</b>

<b>Total coût du projet échelonné/an sur 10 ans</b>	<b>1 354 K€</b>
---	-----------------

Source de financement	Montant
Versement mobilité Taux (plafond) de 0,6% Hypothèse médiane (Mini/Maxi)	669 K€ (520 K€/ 752 K€)
Reste à financer Hypothèse médiane (Maxi/Mini)	685 K€ (834 K€ / 602 K€)

**Même soutenu par le versement mobilité, ce scénario ne peut permettre le financement du projet de mobilité envisagé et suppose de faire appel :**

- **Au budget propre du Syndicat Mixte du SCoT**
  - **Ou bien définir des priorités et arrêter des choix dans le programme d'actions.**
- D'autres dispositifs restent toutefois mobilisables pour soutenir les investissements sans pouvoir à ce stade en estimer des montants !**
- Cadre Régional Point d'arrêt et Pôles d'Echange
  - Appels à projets et à manifestation d'intérêts nationaux, régionaux ou départementaux
  - Fonds européens
  - Contrats territoriaux avec la Région ou l'Etat réservés aux AOM
  - Certificats d'Economie d'Énergie
  - Prêts bonifiés
  - ...



# Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC

## Financement du projet / coûts d'investissement et fonctionnement

Types de solutions	Investissement
1 - Covoiturage	438 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	
3 – Réseau cyclable	3 100 K€
4 – Transport à la demande	
5 – Plateformes solidaires	637,5 K€
6 – Transition véhicules électriques (bornes)	79,9 K€
<b>Total</b>	<b>4 255,4 K€</b>
<b>Total échelonné (moyenne sur 10 ans)</b>	<b>426 K€</b>

Types de solutions	Fonctionnement
1 - Covoiturage	173,8 K€
2 – Intermodalité/accessibilité pôles gares (3)	375 K€
3 – Réseau cyclable	
4 – Transport à la demande	166,3 K€
5 – Plateformes solidaires	47,75 K€
6 – Plan Mobilité Entreprises	165 K€
<b>Total (arrondi)</b>	<b>928 K€</b>

Comme en cas de prise de compétence à l'échelle de chaque CdC, l'instauration du Versement Mobilité reste une disposition facultative liée à la création ou la prise en charge d'un service régulier de transport. L'hypothèse prise en compte correspond au taux maximum possible sur le territoire mais ce taux peut être inférieur. Sur cette base, il est possible d'articuler le montant du Versement Mobilité à un choix d'actions dans le plan d'ensemble comme le montre l'exemple ci-dessous.

### Exemple pour le territoire du Syndicat Mixte

Synd.Mixte	Scénarios de Potentiel Fiscal		
	Maximal	Médian	Minimal
0,20%	238 534 €	216 171 €	201 303 €
0,40%	477 069 €	432 342 €	402 606 €
0,60%	751 675 €	668 718 €	519 838 €

Priorité intermodalité (inclut une navette régulière) + transport à la demande

Invest.2+ Fonc.2 = 375 K€  
Invest.4+Fonc.4= 166,3 K€  
+ Chargé de Mission Mobilité (40 K€)  
Total = 581,3 K€

## OPPORTUNITES



**Une totale liberté du territoire** pour concevoir ses offres de mobilité.

**Une cohérence entre les périmètres intentionnels et les projets de mobilité** : tout le territoire est dans le même bassin.

**La possibilité de rationaliser les coûts de gestion** grâce aux économies d'échelle.

Une opportunité pour **placer le Cubzagais Nord Gironde au même niveau que les autres AOM** (Périgueux, Angoulême, Libourne, ...) dans les échanges sur les Contrats Opérationnels de Mobilité.

## MENACES



**La Région pourrait inciter le Syndicat Mixte à demander le transfert des services scolaires** (mais l'impact à cette taille est gérable)

En cas de prise en charge notamment des transports scolaires, l'indexation à la hausse des coûts alors que la dotation initiale sera figée (optimisation nécessaire à terme , mais cette optimisation sera plus efficace qu'à l'échelle d'une seule CdC).

**Le versement mobilité sera à justifier** aux représentants des entreprises (mais rien n'oblige à le fixer au taux maximum l'offre)

Dans le cadre des **contrats opérationnels de mobilité**, le territoire devrait être placé dans un seul bassin de mobilité (par exemple Haute Gironde), ce qui peut rendre plus complexe les échanges avec la Région et les communautés limitrophes

## 3 - Les scénarios de gouvernance / Synthèse SLOW

### Scénario 1

Pas de prise de  
compétence par les  
CdC

### Scénario 2

Prise de  
compétence par  
chacune des CdC  
à l'échelle de leur  
territoire respectif

### Scénario 3

Prise de  
compétence par  
chacune des CdC  
avec transfert à  
l'échelle du  
périmètre du  
Syndicat Mixte du

## 3.3 Les scénarios de gouvernance / Approche

	Scénario 1 : Pas de prise de compétence par les CdC	Scénario 2 : Prise de compétence par chacune des CdC à l'échelle de leur territoire respectif	Scénario 3 : Prise de compétence par chacune des CdC avec transfert à l'échelle du périmètre du Syndicat Mixte du SCoT
<b>Être un acteur décisionnaire de l'amélioration des conditions de déplacement sur le territoire en proposant des solutions concrètes</b>	Une dépendance à l'autorité régionale (techniques, politiques et économique) pour déployer les offres de mobilité		Un projet permettant de se positionner au sein des différentes instances de gouvernance mobilité et d'affirmer le territoire comme un acteur fort de la mobilité à son échelle.
<b>Mise en œuvre du projet de mobilité global</b>	Un projet qui peut être déployé mais avec des incertitudes sur les seuils plafonds régionaux par types d'actions et qui nécessitera une contribution économique du territoire non négligeable.	Une compétence permettant d'agir sur l'ensemble des champs de la mobilité identifiés dans la stratégie globale.	Une compétence permettant d'agir sur l'ensemble des champs de la mobilité identifiés dans la stratégie globale.
<b>Relation avec la Région et engagement d'un travail partenarial</b>	Un scénario qui nécessitera d'entretenir une relation CdC/ Région collaborative forte.	Une prise de compétence qui nécessite selon la Région un transfert des services régionaux	Une prise de compétence qui nécessite selon la Région un transfert des services régionaux
<b>Capacité de financement de la politique mobilité</b>	Un scénario qui nécessite une capacité d'autofinancement non négligeable. ou une priorisation très forte des actions à réaliser avec la Région.	Si levée du Versement Mobilité, un projet mobilité plus largement finançable que sans prise de compétence mais avec des mutualisations/optimisations d'échelle moins importantes que dans le scénario 3	Si levée du Versement Mobilité, un volume d'actions finançables plus large que dans les autres scénarios..

**La LOM est une opportunité pour le Cubzagais Nord Gironde de s'affirmer et de porter un projet de mobilité qui contribue au projet de territoire et à l'amélioration des conditions de vie des habitants.**

**Les services proposés ne constituent qu'un schéma de travail.** Celui-ci doit être remodelé et mis en œuvre progressivement dans le cadre de ou des prises de compétence, ou de l'élaboration du ou des contrats opérationnels par la Région.

**Déployer une offre de mobilité prend du temps.** L'opportunité proposée par la LOM permet aux territoires d'élaborer leur stratégie et de la mettre en œuvre progressivement.

La plupart des communautés de communes auraient sans doute intérêt à prendre la compétence à titre individuel, ne serait ce que pour garder une opportunité au cas où un projet plus global échoue.

Cependant **il semble aujourd'hui plus cohérent de déployer cette dynamique à l'échelle du Syndicat mixte du SCoT.**

**Une fois l'orientation prise, nous vous conseillons d'engager très rapidement un dialogue avec la Région qui sera, quelque soit le positionnement du territoire, un partenaire de travail.**

# 4 – Annexe : Feuille de route en cas de prise de compétence

# Scénario 1 : Pas de prise de compétence

## Feuille de route (principales échéances)

La Région définit en concertation avec les territoires,  
les périmètres de bassin de mobilité

La Région et les territoires du bassin de mobilité élaborent le  
« Contrat opérationnel de mobilités »  
définissant les actions développées dans le bassin

La Communauté de Communes (Non AOM)  
participe au déploiement des offres de mobilité

En l'organisant elle-même  
avec cofinancement de la Région

En cofinçant des services déployés par la  
Région à l'échelle du bassin de mobilité



# Scénario 2 – Prise de compétence

## Feuille de route : Cas général

Pour les services de transport régulier à la demande et scolaire qui ne concerne pas que la CCHS

La Région demeure compétente

Pour les services de transport régulier à la demande et scolaire réalisés intégralement dans le ressort territorial de la CCHS

La CCHS décide de ne pas les assurer

La Région continue de les organiser

La CCHS AOM pourra organiser des services complémentaires à ceux de la Région

La CCHS décide de les assurer

La CCHS AOM organisera tous ces services (transfert en bloc)

### Dans le cadre d'une prise de compétence:

1/ Si le territoire ne souhaite pas le transfert des services scolaires :

=> Les AO2 scolaires existantes sont maintenues (cadre de négociation avec la Région au regard de son positionnement).

2/ Si le territoire souhaite le transfert des services scolaires (« transfert en bloc »), la CCHS, peut les redéléguer à des syndicats scolaires (L3111-9 du code des transports).



## Scénario 2 – Prise de compétence

### Feuille de route : Modalités de transfert des services si demande par la CC

Envoyé en préfecture le 07/04/2021

Reçu en préfecture le 07/04/2021

Affiché le

ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

Dans la délibération indiquant la prise de compétence, indiquer la volonté de transférer les services régionaux et une date de transfert indicative



Engagement d'une négociation avec la Région pour définir les modalités de transfert : services à transférer, modalités économiques et financière\*, date effective du transfert



Accord bipartite du transfert de service



Délibération de la CC indiquant l'ensemble des modalités de transfert

Lorsque la CC a délibéré pour reprendre les services, la Région reste responsable de l'exécution des services intégralement inclus dans le ressort territorial qu'elle organisait précédemment, **jusqu'à l'expiration du délai prévu par la délibération (pour rappel, ce délai est pris avec accord de la région)**. La Région ne pourra, dans la période séparant l'accord et la date effective de reprise, adapter ces services sans l'accord de la CC AOM.

# Scénario 2 – Prise de compétence

## Feuille de route : Modalités de transfert des services si demande par la CC

- **Plusieurs types de dépenses et de recettes sont à recenser dans le cadre du transfert de compétences**
  - Les dépenses et les recettes directes de fonctionnement liées aux services à transférer (régulier, scolaire, à la demande)
  - Les dépenses et les recettes directes d'investissement liées aux services à transférer
  - Les charges de structure (dépenses des services transversaux et autres charges indirectes)
  - Le cas échéant la dette rattachée à la compétence transférée
- **L'estimation des charges directes et communes transférées au titre des services à transférer**
  - Elle pourra être réalisée à partir des données réelles transmises par la Région (notamment les marchés publics).
  - Elle pourra être réalisée à partir des données des comptes administratifs en réalisant une quote-part du nombre de circuits à transférer
- **L'estimation des charges indirectes et communes transférées au titre du transport scolaire**
  - Les charges de personnel devront également être déterminées (au réel, Comptes administratifs de la Région, ratios, etc.):
  - Les autres charges indirectes ou de structure à prendre en compte dans le cadre du transfert de charges car elles seront assumées :
    - Charges associées à l'occupation des locaux,
    - Fonctions support (agents non affectés dont les interventions sont transversales à l'ensemble des services ),
    - Charges associées aux agents transférés : fournitures administratives, amortissement du matériel informatique, impressions/photocopies, abonnement, véhicules de service, etc.

# Annexe - Cadre d'intervention du NAM (Syndicat Mixte « Nouvelle Aquitaine Mobilité »)

Envoyé en préfecture le 07/04/2021  
Reçu en préfecture le 07/04/2021  
Affiché le  
ID : 033-243301223-20210401-2021\_37-DE

Dans un contexte de polarisation des territoires, la mobilité constitue un enjeu de société majeur. Elle doit d'abord apporter une réponse à la congestion des réseaux routiers urbains et péri-urbains et offrir une alternative à l'auto-solisme, aujourd'hui seul modèle de déplacement envisageable pour les populations éloignées. Dans ce contexte, les collectivités doivent proposer **des solutions de mobilité durables** et assurer la cohésion entre les territoires et les personnes. C'est une réflexion globale et multi-factorielle qui doit s'amorcer.

En juillet 2018 ; les collectivités et réseaux de transports en commun de Nouvelle-Aquitaine s'unissent. Nouvelle-Aquitaine Mobilités voit le jour pour **coordonner, faciliter et façonner une mobilité durable** sur l'ensemble du territoire. 26 membres engagés (Région, Agglomérations, Communautés de Communes...), 40 réseaux de transports concernés et 84 061 km<sup>2</sup> couverts font de Nouvelle-Aquitaine Mobilités l'un des premiers Syndicat Mixte de France. C'est le signe d'une volonté forte des acteurs publics régionaux de façonner aujourd'hui les mobilités de demain et de répondre aux orientations législatives (loi NOTRe et LOM) par l'action.

Ainsi, Nouvelle-Aquitaine Mobilités, ses membres et partenaires, développent des services mutualisés (information voyageurs, solutions billettiques), créent une connaissance partagée (étude multimodale, tarification, open data) et imaginent les déplacements de demain (mobilités alternatives, RER métropolitain). Autant de projets qui participent à faire de la mobilité **un bien commun** ; un service partagé entre usagers, collectivités et transporteurs visant à connecter les territoires ruraux, urbains et péri-urbains.

## Les membres du comité de bassin Gironde et Garonne



### Région Nouvelle-Aquitaine

Délégués titulaires : Mme Christine MOEBS  
et M. Renaud LAGRAVE  
Délégués suppléants : Mme Andréa  
BROUILLE et M. Aurélien SEPTON  
Réseau : La Région vous transporte



### Bordeaux Métropole

Délégués titulaires : M. Clément ROSSIGNOL-  
PUECH et M. Nordine GUENDEZ  
Délégués suppléants : M. Christophe DUPRAT  
et Mme Béatrice DE FRANCOIS  
Réseau : TBM



### Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord

Délégué titulaire : M. Xavier DANEY  
Délégué suppléant : M. Bruno LAFON  
Réseau : se déplacer en Nord Bassin



### Communauté d'agglomération du Libournais

Délégué titulaire : M. Patrick MERCIER  
Délégué suppléant : Mme Agnès SEJOURNET  
Réseau : Calì Bus



### Communauté d'agglomération Val de Garonne Agglomération

Délégué titulaire : M. Michel COUZIGOU  
Délégué suppléant : M. Guy LAUMET  
Réseau : Evalys