
AVIS

10 mars 2022

**CARTOGRAPHIE DÉFINITIVE
DES BASSINS DE MOBILITÉ ET
NOUVELLE GOUVERNANCE
DES MOBILITÉS EN
NORMANDIE**

Le Rapporteur : Patrick MOREL

Résultat du vote :

105 POUR

3 ABSTENTIONS



A la suite de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, la Région, devenue AOMR (Autorité organisatrice de la mobilité régionale), a un rôle renforcé en tant que chef de file des mobilités à l'échelle régionale. La LOM avait également pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire par des AOM (Autorités organisatrices de la mobilité), en donnant aux communautés de communes la possibilité de se saisir de cette compétence (sans qu'il s'agisse d'un transfert de compétence), déjà exercée auparavant par les Métropoles, Communautés urbaines et Communautés d'agglomération. Les communautés de communes avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour se prononcer. La Normandie est ainsi passée de 24 à 65 EPCI exerçant la compétence d'AOM, seuls 4 EPCI ayant choisi de ne pas l'exercer. Dans ces territoires, la Région aura un rôle d'AOM de substitution.

Dans ce contexte, la Région est chargée de coordonner les modalités de l'action commune des AOM, en définissant des **bassins de mobilité**, en concertation avec les EPCI et les acteurs concernés. A l'issue d'une concertation menée en 2021, un projet de constitution de 12 bassins a été établi¹.

Dans chacun de ces bassins, la Région devra établir un **contrat opérationnel de mobilité** (regroupant obligatoirement AOM, syndicats mixtes de type SRU², Départements, gestionnaires de gares et PEM³, et pouvant associer d'autres partenaires). Ces contrats ont vocation à organiser la coordination des acteurs en matière de mobilité et d'intermodalité (desserte, horaires, tarification, information aux voyageurs, répartition des points de vente physiques...), de création, aménagement et fonctionnement des PEM, ou encore d'aide à la conception ainsi qu'à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilités par les AOM. Les AOM ont également l'obligation de créer un comité des partenaires (regroupant *a minima* représentants d'employeurs, d'associations d'usagers et d'habitants, et « dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement »)⁴. De son côté, la Région mettra en place, à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, un comité régional des partenaires, dont le rôle est consultatif. Le rapport indique en outre que les contrats opérationnels de mobilité, s'appuyant sur un diagnostic par bassin, seront mis en œuvre progressivement (3 contrats pilotes en 2022, puis 4/5 en 2023 et en 2024).

Par ailleurs, en tant qu'AOMR, la Région continuera à exercer ses compétences en matière d'organisation de transport public régional de voyageurs, c'est-à-dire à travers son « offre socle » mise en œuvre sur l'ensemble du territoire. Il s'agit des services régionaux de transport ferroviaire, de transport interurbain et scolaire, parfois du TAD (transport à la demande) et des services de covoiturage (Nomad covoiturage), ainsi que de différentes formes de soutien, financier et technique,

¹ Deux bassins de type métropolitain (17 EPCI formant le bassin « Cœur vallée de Seine » dont la Métropole de Rouen ; et 18 EPCI formant « Plaine de Normandie » dont Caen la Mer), 8 bassins « multipolaire », ainsi que 2 bassins de type « interrégional » (bassin interrégional du Perche avec la Région Centre Val de Loire, et « Littoral Sud », avec la Région Hauts-de-France, regroupant 2 EPCI normands et 7 EPCI des Hauts-de-France).

² Créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000.

³ Pôles d'échanges multimodaux.

⁴ Le comité de partenaires doit être consulté par chaque AOM au moins une fois par an, notamment pour être informé de la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité, ainsi qu'en cas d'« *évolution substantielle de l'offre de mobilité (...) [ou] de la politique tarifaire* ». Source : [Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale | FRANCE MOBILITÉS \(francemobilites.fr\)](#).

Pour les communautés de communes n'ayant pas choisi d'exercer la compétence d'AOM, la Région mutualisera les comités de partenaires pour les territoires situés sur un même bassin (à savoir un comité réunissant Isigny-Omaha Intercom, CC Seules Terre et Mer, CC Terre d'Auge, sur le périmètre du bassin « Plaine de Normandie », et un comité avec la CC du Pays Fertois et du Bocage Carrougien sur le bassin « Collines de Normandie »).

apporté par la Région (soutien aux investissements en faveur des PEM – Pôles d'échanges multimodaux – et des infrastructures et équipements cyclables, ingénierie, etc.).

Le CESER formule plusieurs observations au sujet de ce rapport. La mise en œuvre d'une gouvernance des mobilités par bassin, c'est-à-dire au-delà des frontières administratives entre EPCI, apparaît pertinente pour répondre aux besoins des habitants, dans une logique de bassin de vie répondant aux usages. Le CESER souligne positivement la concertation menée par la Région dans la définition de ces bassins. La **coordination** entre l'« offre socle » apportée par la Région et les services de transport et mobilités mis en œuvre par les AOM sera à cet égard déterminante afin d'améliorer l'organisation des mobilités et le service rendu aux usagers. Comme le CESER l'avait déjà souligné dans son avis sur les « Orientations de la Région pour la mise en œuvre de la gouvernance des mobilités à l'échelle de la Normandie » (décembre 2020), la coordination de l'offre et des services au-delà des limites administratives constitue une opportunité considérable pour favoriser les correspondances et l'intermodalité (entre les modes ferroviaires, interurbains et scolaires, urbains, partagés, actifs), et apporter ainsi des solutions de mobilité et/ou des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Le CESER se félicite de figurer parmi les membres du comité régional des partenaires, mais regrette néanmoins le déséquilibre entre représentants des employeurs (au nombre de 8) et représentants de syndicats de salariés (2). Si la présence des syndicats semble liée à leur représentativité, il s'interroge ainsi sur l'absence d'autres confédérations syndicales.

Parmi les leviers susceptibles de favoriser le report modal vers les transports en commun, le CESER tient à souligner l'importance majeure de l'harmonisation et de la simplification des **tarifications** en matière de transports collectifs, sous deux angles :

- il demeure un sujet d'égalité territoriale et d'harmonisation tarifaire sur l'ensemble du territoire régional (notamment du fait des importantes disparités existantes en matière de transport interurbain, héritage du transfert de compétences des Départements à la Région en 2017) ;
- il existe un besoin de simplification, de cohérence et de lisibilité en la matière, y compris en ce qui concerne le seul transport ferroviaire (avec des écarts de tarification entre les billets selon le type de train utilisé, ou selon le mode d'achat).

Alors que le renchérissement du coût de l'énergie en général et de l'essence en particulier pèse déjà sur les ménages, le fait de disposer d'une tarification attractive au plan économique, lisible et cohérente pour les usagers – en maintenant une présence humaine pour l'information aux voyageurs ou l'achat de titres – est un facteur important du report modal vers les transports en commun.

En conclusion, le CESER prend acte de la Cartographie des bassins de mobilité et de la nouvelle gouvernance des mobilités en Normandie.

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Guillaume GRAVIER

Au titre du groupe CGT de Normandie

Monsieur le Président,

Chères ? Chers Collègues,

Le Groupe CGT au CESER a attentivement pris connaissance de ce projet d'avis, celui-ci abordant une des problématiques importantes subies par l'ensemble de la population : la mobilité !

C'est pourquoi, nous nous permettons d'apporter quelques commentaires et appréciations sur différents points abordés dans ce projet d'avis du CESER.

Cette cartographie des bassins de « mobilité », apparemment conçue en concertation, pourra peut-être permettre aux usagers des transports collectifs de disposer de davantage d'offres de transport correspondant à leurs besoins. Il est également possible de développer l'intermodalité, mais encore faut-il que des correspondances entre les différents modes soient créées.

La question de la tarification est une des questions les plus importantes, notamment si l'on veut réussir la transition écologique en faisant le choix d'une politique de développement humain.

Aujourd'hui les tarifs sont, de l'avis quasi général, qualifiés d'obscurs.

Les liaisons vers les métropoles sont avantagées avec des tarifs attractifs, mais d'autres lignes avec moins de kilomètres sont impactées par des tarifs beaucoup plus élevés.

La lisibilité et la simplification tarifaire doivent être une des priorités pour le développement des transports collectifs dans la région. La billettique qui va avec, doit aussi être harmonisée pour faciliter l'intermodalité. Sans cela le report modal sera difficile à mettre en œuvre.

Pour notre part, nous considérons que la tarification dite « au kilomètre » dans le ferroviaire était beaucoup plus claire que celle pratiquée aujourd'hui. Il n'est pas normal que, selon le mode d'achat ou le type de train, les tarifs ne soient pas les mêmes, d'autant qu'ils dépendent tous de la même autorité organisatrice : la Région Normandie.

Par ailleurs, le groupe CGT se félicite que la question de l'accueil par du personnel ait été abordée pour la réception des voyageurs ou la vente de titres de transport.

Cela étant, nous rappelons que la question de la présence humaine dans les trains est un gage de sûreté pour les usagers et une priorité pour maintenir un service public de qualité.

Pour ce qui concerne le réseau normand de transport routier, il est attendu une prochaine harmonisation des tarifs commerciaux, puisque chaque réseau routier dispose de sa propre tarification.

Pour ce qui nous concerne, nous estimons que cette harmonisation ne doit pas rimer avec augmentation des tarifs sauf à créer un véritable recul social et environnemental.

Depuis de nombreuses années, il est attesté sur notre région qu'il y a un véritable engouement pour le transport collectif par bus, là où les tarifs sont très attractifs.

Enfin, comme le souligne le projet d'avis, nous estimons que la composition du Comité Régional des Partenaires pose question.

La représentation des employeurs et des syndicats est en effet nettement déséquilibrée : 8 pour les employeurs, seulement 2 pour les syndicats de salariés.

Il s'agit d'une volonté de la Région, comme l'a rappelé son représentant lors de la réunion de la commission 3, puisqu'il semble que le législateur, en rédigeant la loi d'orientation des mobilités, n'a pas donné d'indications précises pour la participation des représentants des salariés dans la composition des comités de partenaires.

Il sera bon à ce propos de regarder ce que vont proposer les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour assurer une représentation des syndicats de salariés puisque, comme l'indique l'avis, « celles-ci ont l'obligation de créer un comité des partenaires ».

De même, il semble que rien ne soit prévu pour assurer un bon fonctionnement de ces comités qui veulent être des espaces démocratiques d'expressions et de concertation.

A l'instar du fonctionnement du CESER, des modalités, prenant en compte le temps passé et les frais divers inhérents à la tenue de ces instances, doivent être prises, afin de faciliter la participation des membres appelés à siéger...

Il est sans doute encore temps de prendre en considération la voix des salariés dans ces instances, l'ignorance de cette demande ne pouvant que porter préjudice à l'ambition de faciliter les mobilités dans notre région.

La CGT votera pour ce projet d'avis.

Déclaration de M. Olivier FLEUTRY

Au titre de la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises de Normandie

Je voudrais apporter une petite précision quand il est dit que les créations de services seront à la charge des collectivités. J'aurais plutôt tendance à dire qu'elles seront à la charge des entreprises puisque je vous rappelle que le versement mobilité est basé sur la masse salariale, qui représente jusqu'à 2 points, comme c'est le cas à Rouen.

Par exemple, dans la Métropole de Rouen, 2 points de la masse salariale, ce qui représente en recettes dans le budget de la Métropole de Rouen plus de 100 millions d'euros.

Il faut quand même bien se rendre compte que la place des entreprises est liée aussi à ce montant de financement.

Déclaration de Mme Valérie RUBA COUTHIER

Au titre du groupe CFTC de Normandie

La délibération proposée concernant la cartographie définitive des bassins de mobilité et nouvelle gouvernance des mobilités en Normandie met en évidence, encore un peu plus les difficultés rencontrées par notre région pour obtenir une égalité de traitement et de représentation de tous les Normands, quels que soient les bassins de mobilité où ils vivent.

L'objectif affiché de la Région est celui « de transports efficaces au service des personnes et de l'économie ».

La CFTC se félicite que les communautés de communes se soient saisies de l'opportunité qui leur était proposée par la mesure phare de la loi LOM, d'organiser les transports de demain.

65 EPCI Normands sont donc, aujourd'hui, les « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM) . Ils sont potentiellement en capacité de développer des services de mobilité quotidienne, de proximité, complémentaires à ceux proposés par la Région, à l'échelle des bassins c'est-à-dire aux plus près des habitants.

La CFTC s'inquiète dès à présent des probables déséquilibres entre les territoires qui pourront naître, faute de véritables dispositifs d'accompagnements en ingénierie et de dispositifs financiers.

Cette prise de compétence repose en grande partie sur la bonne volonté des représentants et sur la mise en place d'une nouvelle gouvernance des mobilités à l'échelle de la Normandie avec :

des comités locaux des partenaires en lieu et place des EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité, un comité régional des partenaires .

C'est bien en terme d'équité et de représentativité que la CFTC souhaite relever le déséquilibre existant entre les différents collèges.

La CFTC demande que les 5 confédérations syndicales représentatives au niveau national soient présentes au titre des représentants des syndicats.

La démocratie syndicale n'est-elle pas de mise en Normandie ?

La transparence concernant le choix des partenaires non plus à priori !

Le comité régional des partenaires, instance consultative, est constituée de 32 membres parmi lesquels figurent, à la plus grande satisfaction du syndicat CFTC, des habitants tirés au sort, des représentant(e)s des usagers, des partenaires acteurs de la mobilité, des spécialistes qualifiés.

Notre président de Région se propose d'interroger par courrier les membres potentiels de chaque collège afin de connaître les motivations à participer à la co-construction de la mobilité normande, la déclaration lue ce jour répond, en amont, à sa demande .

En l'état, la CFTC serait plutôt favorable à l'organisation de la nouvelle gouvernance mais compte tenu de l'absence de notre organisation syndicale parmi les représentants des syndicats, la CFTC votera CONTRE la délibération.

Pour le syndicat CFTC, Valérie RUBA COUTHIER.