



**MISSION D'ASSISTANCE TECHNIQUE, JURIDIQUE ET FINANCIERE SUR LA DEFINITION  
D'UNE NOUVELLE OFFRE DE MOBILITE S'APPUYANT SUR UNE GOUVERNANCE  
RENOUELEE A L'ECHELLE DU PAYS DE LANGRES, TERRITOIRE PEU DENSE**

Comité de Pilotage du 8 décembre 2020

La compétence mobilité : Enjeux et termes de la réflexion

Groupement  
**iter / CALIA CONSEIL**

# Les objectifs de la mission



Aider les Communautés de communes du Pays de Langres :

- à décider d'une stratégie et d'une offre opérationnelle de mobilité en adéquation avec les moyens des collectivités locales, les besoins de la population et les contraintes liées à la ruralité et à la démographie du territoire ;
- à se positionner sur la prise de compétence mobilité proposée par la Loi d'Orientation des Mobilités (loi « LOM ») avant le 31 mars 2021 et devenir (ou pas) Autorités Organisatrices de Mobilités (« AOM »)



## La « LOM » : Que signifie devenir AOM ?

---

La LOM est venue préciser les attributions d'une AOM en les élargissant à l'ensemble de champs recouverts 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.**

# SOMMAIRE

<b>1 - Quelle offre en mobilité sur le territoire, quelle organisation et quels enjeux ?</b>	
<b>1.1 – La gouvernance actuelle de la mobilité.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2 – L’offre en transport collectif.....</b>	<b>12</b>
<b>1.3 – Les mobilités alternatives et l’intermodalité.....</b>	<b>32</b>
<b>1.4 – Le diagnostic transversal.....</b>	<b>36</b>
<b>2 – Quels cadres d’organisation possibles pour le territoire ?</b>	
<b>2.1 - Les enjeux prospectifs.....</b>	<b>42</b>
<b>2.2 - Exploration des scénarios possibles.....</b>	<b>58</b>

# Le cadre stratégique

**1 - Quelle offre en mobilité sur le territoire, quelle organisation et quels enjeux ?**

2 – Quels cadres d'organisation possibles pour le territoire ?

# 1.1 - La gouvernance actuelle de la mobilité

# La gouvernance actuelle

---

- **Deux Autorités Organisatrices de plein droit : la Ville de Langres et la Région Grand-Est.** Deux aspects à souligner :
  - Une convention passée par la Ville de Langres avec la commune de St-Geosmes pour une desserte de cette commune par le réseau urbain local
  - La Région Grand-Est (RGE) qui a récupéré en 2017 les services routiers organisés jusqu'à cette date par le Département de la Haute Marne (transport réguliers interurbains et transports scolaires). Elle organise toujours le transport régional historique (liaisons TER ferroviaires et routières et liaisons interurbaines non SNCF).
  - *Pour mémoire, le transport des élèves handicapés est resté de la compétence du Département*
  
- **Des Autorités Organisatrices par délégation de la Région :**
  - Les trois communautés de communes pour le transport des élèves hors villes de Langres et St Geosmes.
  - Le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres sous couvert de l'adhésion des communes au syndicat.
  
- **Derrière la notion d'Autorité Organisatrice, des conventions et des contrats qui précisent la nature des relations entre ces AO et entre ces AO et leurs prestataires (transporteurs)**
  - Convention de délégation Région- SMTPL / AO2 scolaires avec définition des services faisant l'objet de la délégation et les modalités de financement des services (participation des co-contractants, des usagers)
  - Des contrats de marchés publics passés par la Ville de Langres pour le réseau Bus Etoile, le SMTPL pour les services à la demande, des marchés publics ou des services en régie pour le transport scolaire.
  
- **A ce jour :**
  - Le PETR n'est pas Autorité Organisatrice au sens de la loi.
  - Toutes les communes du PETR ne sont pas adhérentes au SMTPL.

# La gouvernance actuelle : Acteurs et compétences

Collectivité	AOM Autorité Organisatrice de Mobilité (premier rang)	AO 2 Autorité Organisatrice de second rang (par délégation)	Observations
Région Grand-Est			 
Communauté de communes Savoir-Faire (CCSF)		Transport scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convention de délégation de compétence pour l'organisation de transport scolaire</li> <li>• <i>Nota : 3 communes sont dépendantes de la Région Bourgogne Franche comté</i></li> </ul>
Communauté de communes Auberive, Vingeanne et Montsaigeonnais (CCAVM)		Transport scolaire 	Convention de délégation de compétence pour l'organisation de transport scolaire
Communauté de communes Grand Langres (CCGL)		Transport scolaire (hors Ville de Langres) 	Convention de délégation de compétence pour l'organisation de transport scolaire
Ville de Langres			<ul style="list-style-type: none"> <li>• la Ville de Langres assure la gestion de ce service pour le compte de la commune de Saints-Geosmes via une convention</li> <li>• Convention réseau </li> </ul>
Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMTPL)		Transport d'intérêt local - TAD 	Convention de délégation pour l'organisation de transports d'intérêt local 

# La gouvernance actuelle : Les territoires de compétence

## Région Grand-Est



Lignes TER

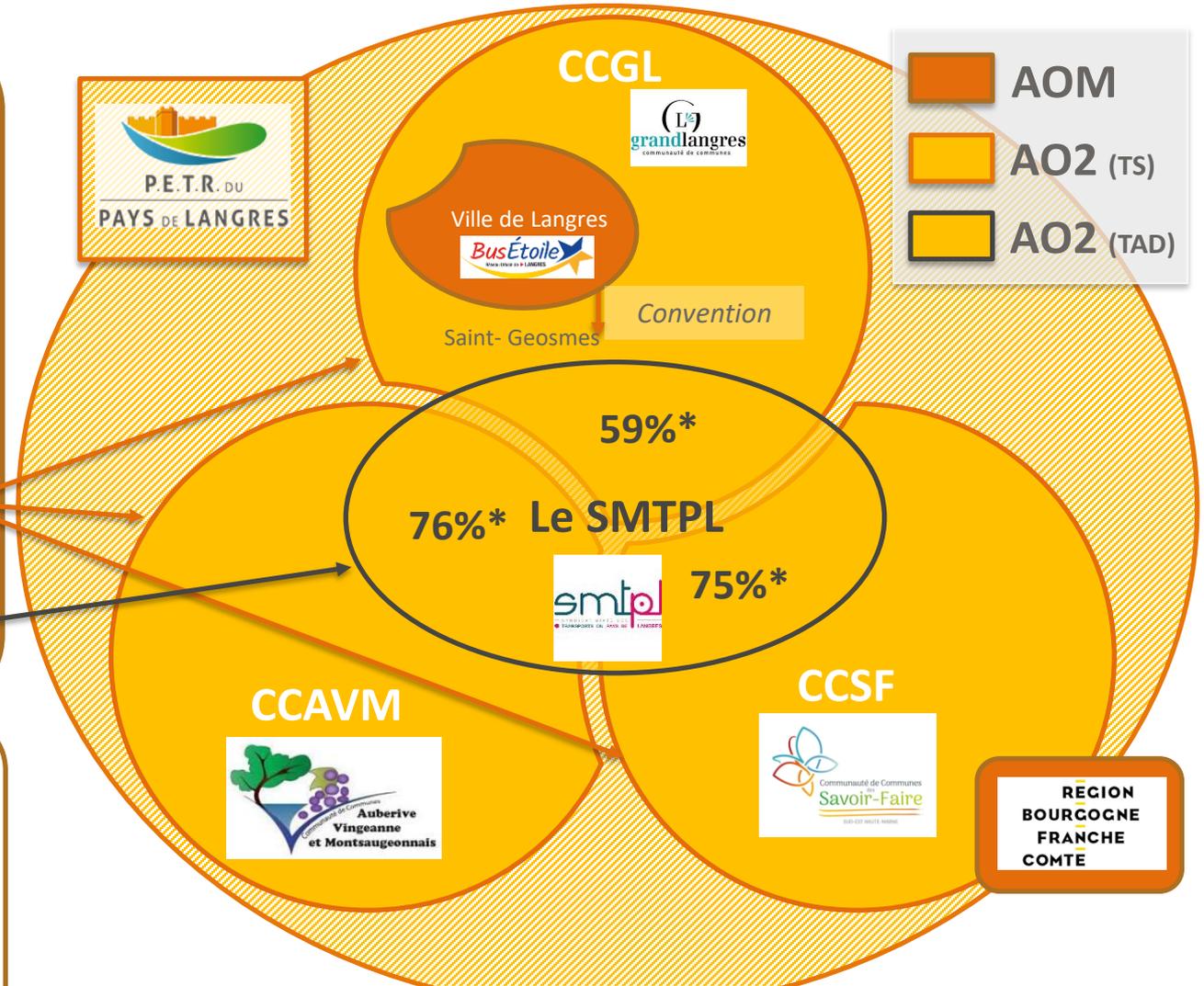
Lignes TER routières

Lignes interurbaines routières

Transport scolaire (TS)  
(délégation de compétence)

Transport à la demande (TAD)  
(délégation de compétence)

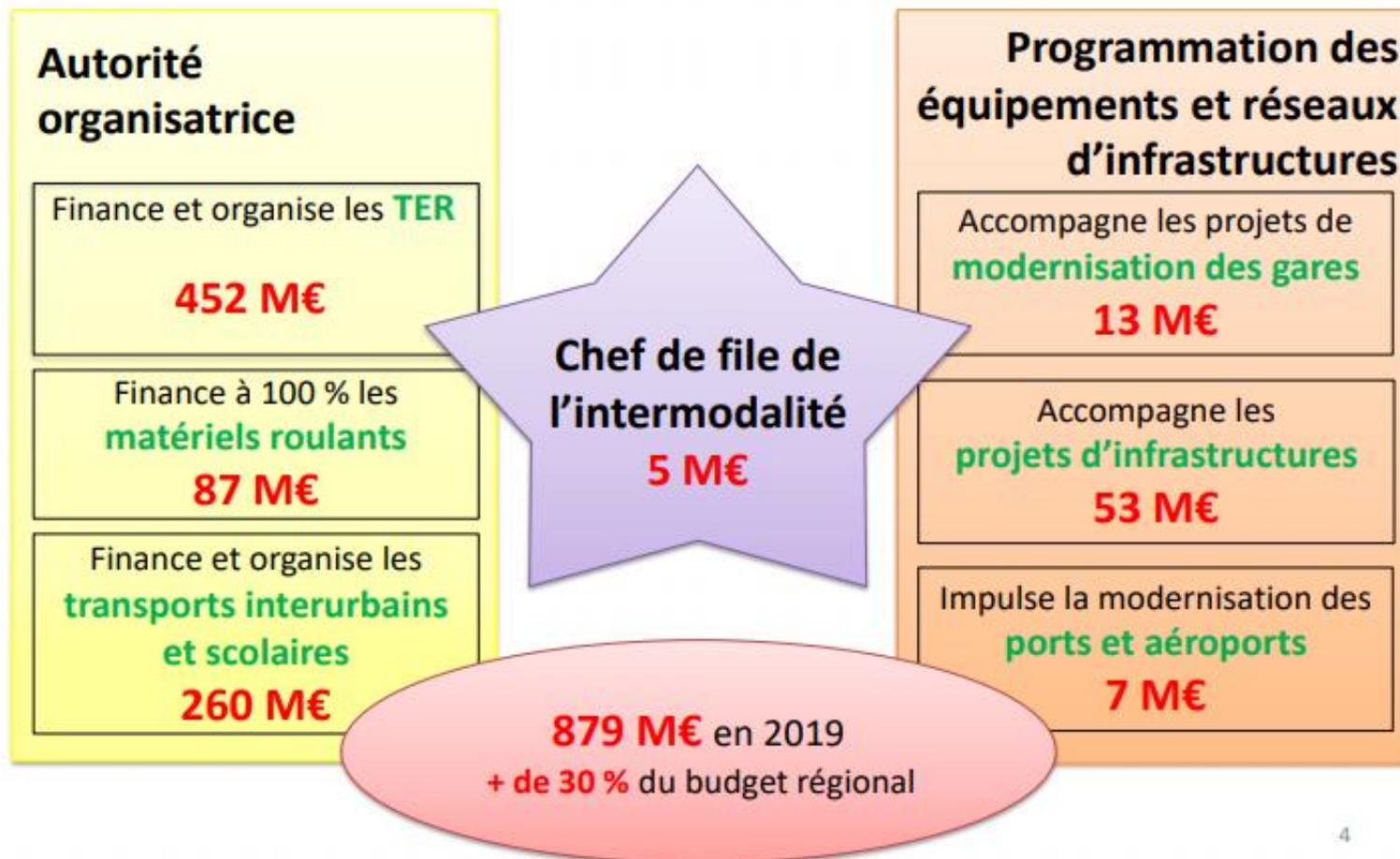
Pour mémoire : Lignes privées  
Navette CEA de Val Duc  
Ligne Flixbus Dijon-Amsterdam  
qui s'arrête au péage de  
Langres Sud quelques fois dans  
la semaine.



\* En pourcentage du nombre de communes dans les statuts du SMTPL

# La gouvernance actuelle : La Région Grand Est (Comité régional des transports Haute Marne Octobre 2019)

## La Région Grand Est, Autorité Organisatrice des Transports



# Zoom sur le financement des transports par les Régions (données 2019)

	Centre-Val de Loire	Hauts-de-France	Occitanie	Pays de la Loire	Grand Est
<b>Population</b>	2 582 522 hab.	6 023 336 hab.	5 903 190 hab.	3 787 411 hab.	5 549 586 hab.
<b>Budget transport 2019</b>	<p>429 M€ (166 €/hab.)</p> <p><b>Fonctionnement :</b> Dépenses : 353,5 M€ Recettes : 16,9 M€</p> <p><b>Investissement :</b> Dépenses : 75,6 M€ Recettes : 26 M€</p>	<p>1 101 M€ (188 €/hab.)</p> <p><b>Fonctionnement :</b> Dépenses : 841 M€ Recettes : 69,5 M€</p> <p><b>Investissement :</b> Dépenses : 260 M€, Recettes : 36 M€</p>	<p>735 M€ (125 €/hab.)</p> <p><b>Fonctionnement :</b> 315 M€ pour les TER et TET, 297 M€ pour les transports scolaires et interurbains</p> <p><b>Investissement :</b> 123 M€ pour le transport ferroviaire dont 60 M€ pour le matériel</p>	<p>488 M€ (129 €/hab.)</p> <p><b>Fonctionnement :</b> 372 M€ dont 232 M€ pour le TER et 140 M€ pour le transport interurbain dont 120 M€ pour le transport scolaire</p> <p><b>Investissement :</b> 115,78 M€</p>	<p>879 M€ (158 €/hab.)</p> <p><b>Fonctionnement :</b> 453 M€ pour les TER, 260 M€ pour les transports scolaires et interurbains</p> <p><b>Investissement :</b> 153 M€ pour le transport ferroviaire dont 87 M€ pour le matériel roulant</p>

Sources : Sites internet officiels des Régions concernées, DREAL / ORT, ARAFER

## **1.2 - L'offre en transports collectifs**

- Le transport urbain de Langres : Réseau Bus Étoile**
- Les transports à la demande du SMTPL**
- Les transports scolaires**
- Les transports interurbains ferroviaires et routiers**
- Diagnostic transversal : les enjeux techniques, juridiques et financiers**

# Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Éléments techniques

- 3 lignes régulières (A, B, C) 85 000 km produits, 111 000 voyages réalisés dont 80% de clientèle scolaire (45% sur la ligne A, 95% sur les lignes B et C)
- Des services scolaires et périscolaires prévues en prestations optionnelles au contrat.
- La Place Bel-Air, arrêt comptabilisant le principal des validations. Point d'intermodalité, de renseignement avec la présence du Kiosque de la Mobilité. Point important pour le rabattement scolaire.



- 2 services TAD (Gare et Pôle d'activités) : 719 voyages en 2019
- Gare SNCF de Langres, point important du réseau avec la desserte de la Ligne A et le rabattement TAD

**LÉGENDE :**

- LIGNE A : ZC FRANCHISES - SAINTS GEOSMES
- LIGNE A : SAINTS GEOSMES - ZC FRANCHISES
- LIGNE B : BRÉVOINES / BUZON - LANGRES
- LIGNE B : LANGRES - BUZON / BRÉVOINES
- LIGNE B : LANGRES - BRÉVOINES / BUZON
- LIGNE C : CORLÉE / ROISES - LANGRES
- LIGNE C : LANGRES - ROISES / CORLÉE
- LIGNE C : PRÉVERT / BRÉVOINES / BUZON - LANGRES
- LIGNE C : LANGRES - BUZON / BRÉVOINES / PRÉVERT

ARRÊTS DE PRISE EN CHARGE ET DE DÉPÔSE

ARRÊT TAD GARE

PÔLES D'ACTIVITÉS

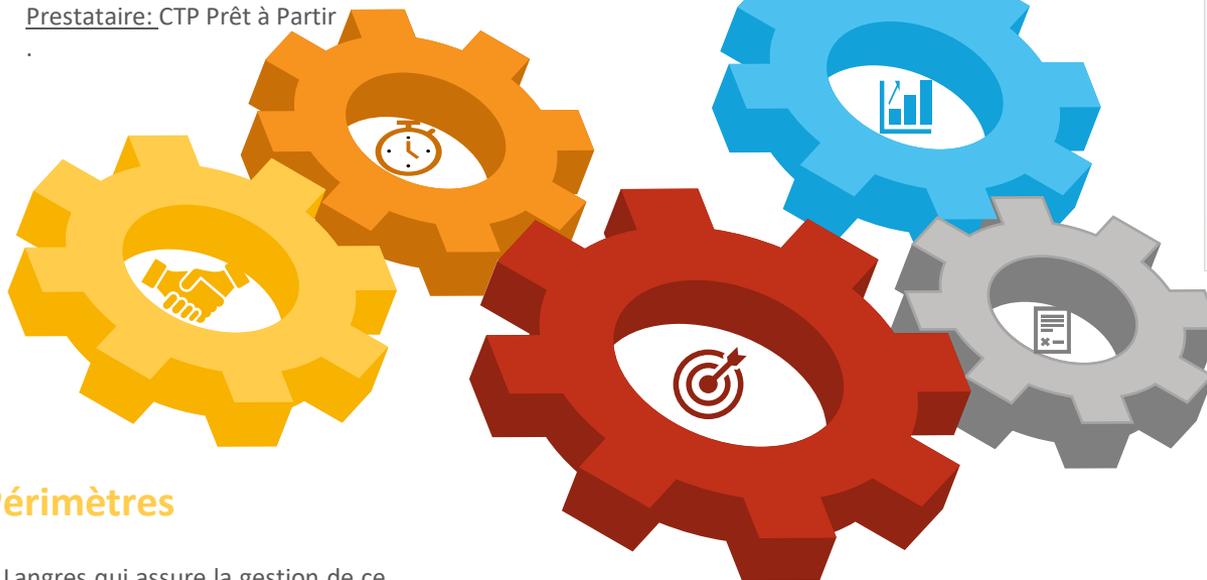
# Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Éléments juridiques

## Procédure/ durée/Prestataire

Procédure: Marché à bon de commande sous forme d'Appel d'Offre Ouvert pour une prestation de service de transport

Durée: 5 ans du 01/09/2016 au 31/08/2021

Prestataire: CTP Prêt à Partir



## Prérogatives/Missions

Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Éléments juridiques	
Prérogatives de l'AOM	Les missions de l'exploitant
<p>Mise à disposition des moyens matériels propriété de l'AOM.</p> <p>- en matière urbaine [transport d'arrêt et direct]</p> <p>- en local (sauf place Bel Air destiné au transport scolaire), l'exploitant est tenu de disposer au moins de matériels en la charge du SMPTU et de la Ville de Langres.*</p> <p>Possibilité de disposer d'un espace de communication visuelle localisée sur l'ensemble des véhicules circulant sur les lignes régulières (à mise par en main).</p> <p>Mise en place d'une règle de recette</p> <p>Contrôles qualité effectués par l'AOM (horaires/horaires/décarts)</p> <p>* Cf. Convention relative de mise à disposition et de fonctionnement de l'équipement.</p>	<p>Information des usagers en lien avec le transport (État des grilles horaires et les départs à chaque modification des horaires des lignes, la Prestataire devra assurer les opérations de vente, d'informations et de renseignements, en complément de l'appel de SMPTU, au bureau de matériel. Le Prestataire est chargé de l'affichage des informations concernant le réseau et de son remplacement selon que nécessaire).</p> <p>Mise à disposition et entretien des véhicules (véhicules en de réserve) avec autorisation d'utiliser les véhicules comme supports publicitaires.</p> <p>Mise à disposition et entretien des équipements techniques.</p> <p>Mise à disposition des moyens humains nécessaires à l'exploitation.</p> <p>Respecter et tenir les sites et lieux de la destination (état de sécurité des usagers, information/transport et délivrance des titres de transport aux usagers existants) Conformité des lieux.</p> <p>Assurer la continuité des services (départ PTA/PTU interrompu, ...) Information de l'AOM (en cas de surcharge, incident, ...)</p> <p>Respecter un code de conduite et un respect envers l'usager.</p> <p>Respecter l'ordre de priorité d'origine destination et une enquête satisfaction, voir M2 201.</p>

## AOM/ Périmètres

AOM: Ville de Langres qui assure la gestion de ce service pour le compte de la commune de Langres et la commune de Saints Geosmes via une convention d'organisation et de financement jusqu'au 31/08/2021

## Objet du contrat

- Prestation n°1: Exploitation d'une ligne régulière de Transport Urbain (Ligne A)
- Prestation n°2: Exploitation des services urbains principalement destinés aux scolaires des collèges et des lycées (Ligne B)
- Prestation n°3: Exploitation de services de transport destinés aux élèves du primaire et de maternelle (Ligne C)
- Prestation n°4: Exploitation de services de TAD (TAD Gare et TAD pôle d'activité)
- Prestation n°5: Exploitation des services périscolaires et occasionnels
- PSE1 : les services de matinée et de fin d'après-midi du samedi
- PSE2 : les services de matinée et de fin d'après-midi des jours de vacances scolaires
- + TC: desserte de la piscine

## Clause de fin de contrat

- Reprise du personnel
- Remise des documents en fin de contrat

# Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Éléments financiers

En 2019, le coût net du marché des transports urbains passé par la Ville de Langres avec l'entreprise Prêt à Partir s'est élevé à 490 K€ TTC (soit 445 K€ HT avec une TVA à 10% sur les transports mais les comptes publics sont exprimés en TTC).

Ce montant couvre l'ensemble des prestations de transport prévues au marché : lignes régulières, service scolaires ou périscolaires, services de transport à la demande ainsi que la navette de centre-ville.

La prestation qui correspond à des services périscolaires occasionnels ne fait pas partie de l'offre urbaine régulière ou à la demande ouverte au public. Si l'on extrait cette prestation, le coût net passe à 409 K€ TTC.

Le chapitre recettes outre les recettes issus des tarifs (régie : 55 K€ en 2019) comprend :

- les dotations de transfert du transport scolaire (Région et DGD) : 100 K€
- les contributions des collectivités locales (St Geosmes, CC du Grand Langres soit 51 K€).

Si l'on retient le coût net de 409 K€ pour les services urbains, la couverture est assurée par la Ville de Langres (le solde soit 203 K€).

année	prestation	total dépenses TTC	recettes	
			débiteurs	montant perçues
2017	1	309 565,84	Région	34 062,29
	2	17 320,54	Sts-Geosmes	57 371,48
	3	30 312,60	régie	31 805,40
	4	3 967,76	CCGL	9 522,51
	PSE1	8 397,00	DGD	29 217,00
	PSE2	18 428,28		
	5	80 034,94		
	Véhicule BMC	9 763,40		
	<b>sous total</b>	<b>477 790,36</b>		<b>161 978,68</b>
2018	1	321 951,12	Région	0,00
	2	6 063,64	Sts-Geosmes	35 500,00
	3	30 343,14	régie	60 577,50
	4	5 264,82	CCGL	10 179,83
	PSE1	9 230,09	DGD	29 217,00
	PSE2	18 446,75		
	5	72 913,79		
	navette intra muros	15 906,42		
	<b>sous total</b>	<b>480 119,77</b>		<b>135 474,33</b>
2019	1	323 378,53	Région	71 538,74
	2	8 984,51	Sts-Geosmes	39 787,45
	3	33 635,11	régie	55 448,50
	4	5 836,01	CCGL	10 824,63
	PSE1	7 719,07	DGD	29 217,00
	PSE2	20 448,07		
	5	81 411,34		
	navette intra muros	8 981,06		
	<b>sous total</b>	<b>490 393,70</b>		<b>206 816,32</b>

# Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Éléments de comparaison

	Langres	Lillebonne	Paray-le-Monial	Saint-Claude	Obernai	Sablé-sur-Sarthe	Moyenne
Population du RT	8 860	9 093	9 479	10 981	11 429	13 040	10 480
Kilomètres par habitant du RT-AOM	9,59	3,41	8,12	17,30	13,82	11,43	10,61
Voyages par habitant du RT-AOM	12,5	1,54	4,11	22,86	7,70	7,82	9,42
Voyages par kilomètre	1,31	0,45	0,51	1,32	0,56	0,68	0,80
Produit du trafic total par voyage (€ HT)	0,44	0,43	0,79	0,40	0,50	0,61	0,53
Charges d'exploitation par habitant (€ HT)	45,29	13,64	20,04	57,65	54,95	57,14	41,45
Charges d'exploitation par voyage (€ HT)	3,60	8,86	4,87	2,52	7,14	7,30	5,71
Charges d'exploitation par kilomètre (€ HT)	4,73	4,0	2,47	3,33	3,97	5,00	3,91

Tous les réseaux possèdent des services réguliers et des services à la demandes. Seuls les réseaux de Langres et Saint-Claude intègrent des services scolaires. Données 2015 à 2018 selon les réseaux. Les réseaux en vert comprennent les transports scolaires.

# Les transports urbains : Réseau Bus Étoile – Synthèse



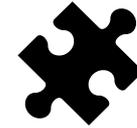
## TECHNIQUE

- 2 communes desservies
- Un service de transport local utilisé principalement par les élèves en période scolaire et les captifs en situation de précarité
- Une desserte interne structurante réduite (desserte de la gare , des zones d'activités à revoir ).
- Un rapport offre/usage peu élevé en regard des ratios d'autres réseaux équivalents (avec scolaires)



## FINANCIER

- Coût kilométrique global élevé (ne traduisant pas les performances de chacun des services)
- 55 K€ TTC. de recettes usagers pour coût net du service de l'ordre de 490 K€ TTC soit un taux de couverture de 11% conforme à cette taille de réseau.
- Autofinancement supérieur à 280 k€ TTC. par la Ville qui n'a pas mis en place de Versement mobilité

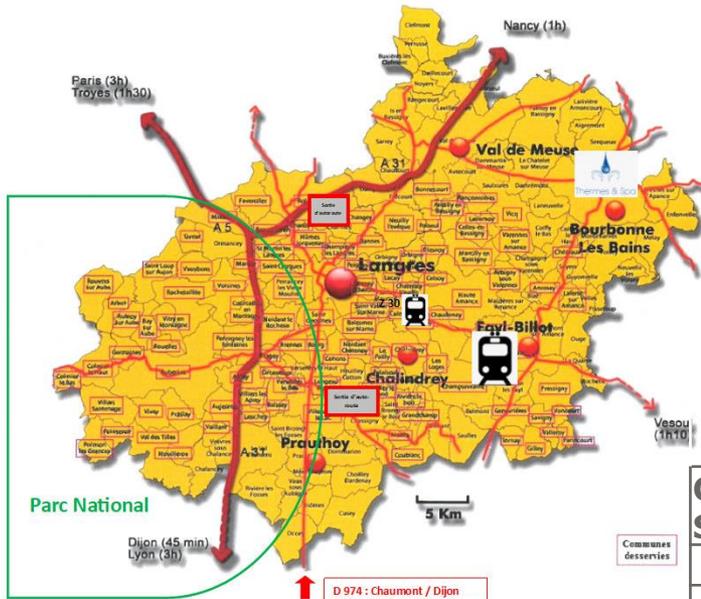


## JURIDIQUE

- Un marché public avec une échéance contractuelle au 31/08/2021 (renouvellement à préparer entre 6 mois et 1 an avant) mais possibilité de prorogation d'un an.

# Les transports à la demande du SMTPL – Éléments techniques

## Organisation du transport à la demande : Nature du service et périmètre de desserte



**Lot 1:** desserte de Langres, Saints-Geosmes et Chalindrey

**Lot 2 :** desserte de Bourbonne-les-Bains

**Lot 3:** desserte de la gare de Culmont-Chalindrey

**Lot 4:** desserte des chantiers d'insertion

- Un nombre de communes desservies (donc adhérentes) et d'habitants en augmentation constante depuis la création du SMTPL . Un objectif de complétude ?

	Nombre de communes	Nombre d'habitants
<b>Communes desservies par le SMTPL</b>	<b>119</b>	<b>35555</b>
<i>Dont communes de la CCAVM</i>	39	5351
<i>Dont communes de la CCGL</i>	33	16084
<i>Dont communes de la CCSF</i>	49	14120
<b>Communes adhérentes du SMTPL</b>	<b>118</b>	<b>35040</b>
<b>Communes non desservies par le SMTPL</b>	<b>47</b>	<b>9323</b>
<i>Dont communes de la CCAVM</i>	12	3061
<i>Dont communes de la CCGL</i>	21	4954
<i>Dont communes de la CCSF</i>	14	1308

# Les transports à la demande du SMTPL – Éléments juridiques

<b>Création</b>	Le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMTPL) a remplacé le GCL ((groupement des collectivités locales)) au 1 <sup>er</sup> janvier 2005
<b>Forme</b>	Le SMTPL est un syndicat mixte fermé (limité aux communes et leurs groupements adhérents) à la carte
<b>Objet</b>	<p>Le syndicat assure sur son aire géographique de compétence l'organisation de la Mobilité:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Carte 1 TAD:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• mettre en œuvre un service à la carte de transport à la demande dans le périmètre du syndicat.</li><li>• suivi et gestion des services de transport à la demande</li></ul></li></ul> <p>Le syndicat n'a pas la compétence dans le cadre des transports urbains de la Ville de Langres et Saints Geosmes ainsi que pour la desserte de Corlée</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Carte 2:</b> bouquet de nouvelles mobilités:<ul style="list-style-type: none"><li>• suivi et gestion des services d'auto-stop organisé</li><li>• suivi et gestion des services d'auto-partage</li><li>• suivi et gestion des services de covoiturage</li><li>• suivi et gestion des services de mobilité douce</li><li>• suivi et gestion des services participant à l'amélioration de la mobilité pour les habitants, notamment aux abords des gares</li></ul></li></ul>
<b>Périmètre</b>	Etendu passant de 95 communes en 2005 à 118 communes en 2020 (2 autres communes en cours d'adhésion (Val de Meuse et prochainement Pisseloup)
<b>Siège social</b>	kiosque de mobilité, square Olivier Lahalle à Langres
<b>Participation des adhérents</b>	La participation des communautés de communes et des communes membres sera répartie entre chacun au prorata de leur population totale

## Les transports à la demande du SMTPL – Éléments financiers

Le **coût net du marché TAD** est d'environ **152 k€ T.T.C.** en 2019 :

- Coût du marché de 174 k€, fondé sur l'application du BPU auprès des titulaires des 4 lots
- Recettes billetterie sur la base de 3 € / trajet, soit une recette de 22 k€

	Nb de kms	Coût T.T.C	BPU T.T.C	Nb usagers	Recettes en € T.T.C	Déficit en € T.T.C
Lot 1	57 983	108 276 €	1,87 €	5 373	16 119 €	<b>92 157 €</b>
Lot 2	3 871	8 048 €	2,08 €	655	1 965 €	<b>6 083 €</b>
Lot 3	25 531	56 703 €	2,22 €	1 230	3 690 €	<b>53 013 €</b>
Lot 4	474	772 €	1,63 €	63	189 €	<b>583 €</b>
<b>Total 2019</b>	<b>87 859</b>	<b>173 799 €</b>	<b>1,98 €</b>	<b>7 321</b>	<b>21 963 €</b>	<b>151 836 €</b>

Pour financer ce déficit, le SMTPL reçoit une participation de la Région :

- Distincte selon les lots, aussi bien en termes de % (50% à 95%) que de plafond (de 9k€ à 70 k€)
- Le plafonnement de subvention par la Région n'est pas encore atteint
- **Le solde net à la charge du SMTPL est de 52 k€ T.T.C**

	Déficit en € T.T.C	Participation Région	Plafond Région	Solde net SMTPL en € T.T.C
Lot 1	<b>92 157 €</b>	<b>46 079 €</b>	<b>55 000 €</b>	<b>46 079 €</b>
Lot 2	<b>6 083 €</b>	<b>3 041 €</b>	<b>9 000 €</b>	<b>3 041 €</b>
Lot 3	<b>53 013 €</b>	<b>50 362 €</b>	<b>70 000 €</b>	<b>2 651 €</b>
Lot 4	<b>583 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>583 €</b>
<b>Total 2019</b>	<b>151 836 €</b>	<b>99 482 €</b>	<b>134 000 €</b>	<b>52 353 €</b>

# Les transports à la demande du SMTPL – Éléments de comparaison

## Ratios technico-financiers

Ratios	TAD Ville de Langres	SMTPL
<b>2019 : KM produits</b>	9 981 (Estimation)	87 859 Km
<b>2019 : Nombre de voyages</b>	719	7 321
<b>2019 : Recettes</b>	Non identifiable	19 966 €
<b>2019 : Charges d'exploitation</b>	25 799 €	157 999 €
<b>2019 : Voyage / Km</b>	0,07	0,08
<b>2019 : Coût / Km (base jour de semaine)</b>	Facturé à 2,81 €/km en jour de semaine	1,80 €/Km
<b>2019 : Coût / voyage</b>	36,05 €/Voy.	21,58 €/Voy.

# Les transports à la demande du SMTPL - Synthèse



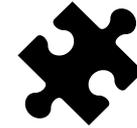
## TECHNIQUE

- 3 lots organisant la desserte des polarités du territoire (dont la gare de Culmont Chalindrey), et 1 lot à vocation de transport social (chantiers d'insertion)
- Extension du périmètre de desserte du SMTPL (95 à 119 communes en 15 ans) mais toutes les communes du PETR ne bénéficient pas d'une offre de service à la demande
- Près de 88 000 km produits en 2019, 7 321 voyages réalisés
- 157 999 € de charges pour 19 966 € de recettes usagers



## FINANCIER

- Marché du SMTPL : coût variable au km commercial, multi-attribution et concurrence, efficience : BPU unitaire à 1,8 € H.T. / km commercial en 2019
- Financement stable et équilibré entre la contribution des membres (environ 4 € /hab.), les usagers (3 € / trajet) et le déficit financé par la Région

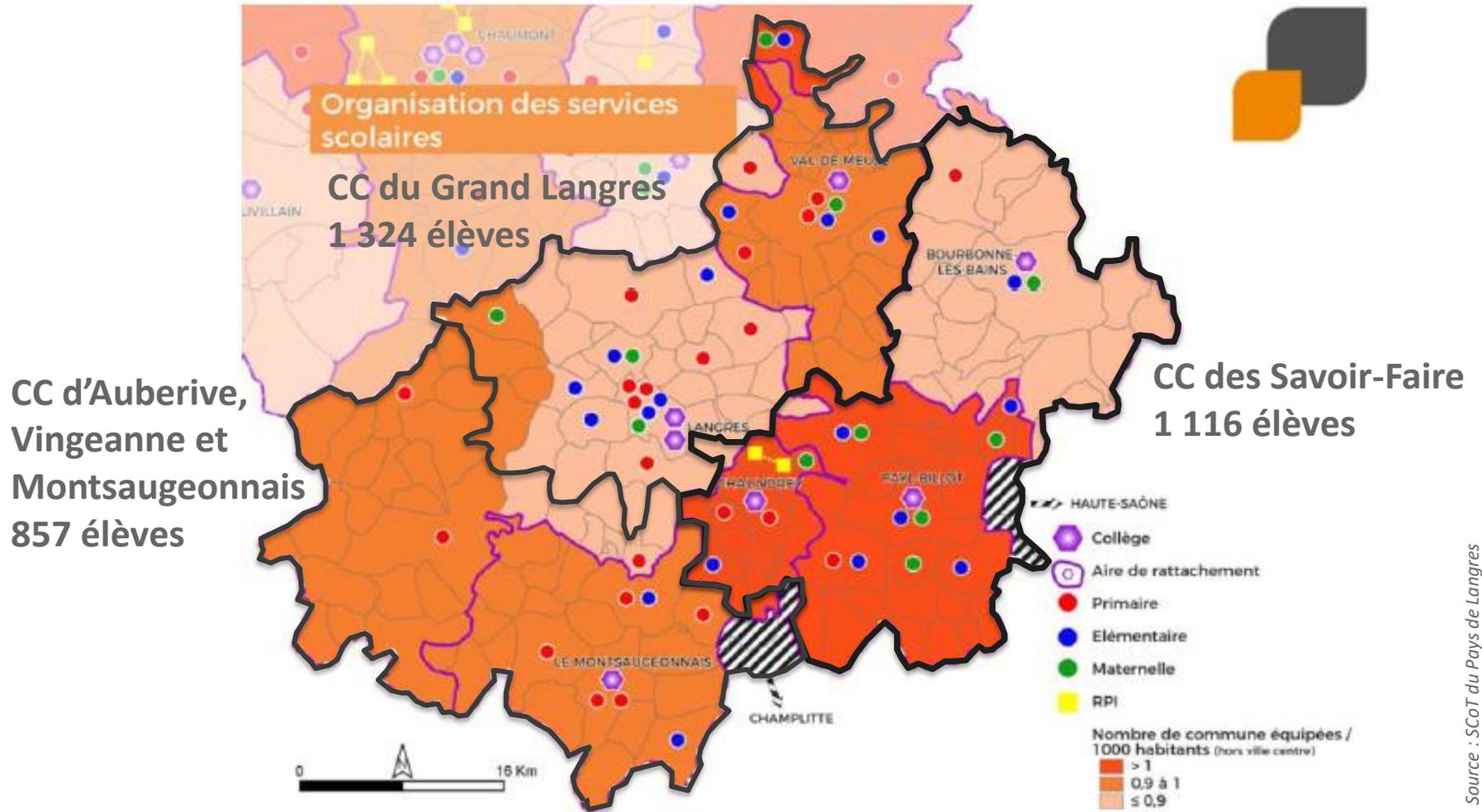


## JURIDIQUE

- Les deux contrats Transport urbains de Langres et TAD SMTPL s'achèvent la même année (en 2021) => opportunité d'unification des marchés TAD (voire Transport en général)
- Des marges de manœuvre subsistent notamment si la participation de la Région n'atteint pas son plafond

# Les transports scolaires - Éléments techniques

Organisation du transport scolaire : Les Communautés de communes sont AO2 par délégation de la Région (Nota : Pas de cartographie des services de transport scolaire)



Source : SCoT du Pays de Langres

# Les transports scolaires - Éléments techniques

## Organisation du transport scolaire : L'offre

Il n'est entendu par "transport scolaire" que le transport scolaire organisé par la Région, en dehors du transport scolaire assuré par le transport urbain de Langres.

64 circuits répartis entre les trois AO2 irriguent le territoire et permettent le déplacement des élèves de la maternelle à la terminale.

	Km réalisés dans le cadre du transport pour le secondaire	Km réalisés dans le cadre du transport pour le primaire	Km scolaires totaux réalisés
<b>Circuits Internes CCAVM</b>	74 646	43 372,8	118 018,80
<b>Circuits Internes CCGL</b>	121 636,8	53 323,2	174 960,00
<b>Circuits Internes CCSF</b>	101 250	83 966,4	185 216,40
<b>Sous-total circuits internes PETR</b>	299 533	180 662	<b>311 499</b>
<b>Circuits chevauchant</b>	25 617,6	8 697,6	34 315,20
<b>Circuits chevauchant internes PETR</b>	181 674	71 236,8	252 910,80

85% du prix du transport scolaire est prit en charge par la Région Grand-Est, les 15% restant sont couverts entièrement par les AO2 entraînant de fait une gratuité de la participation des familles.

# Les transports scolaires - Éléments juridiques



Nbre de circuits	Forme contractuelle	Echéance
19	Marchés publics	2021

Les contrats de marchés publics sont des accords cadre à bon de commande reconductibles de façon tacite chaque année.



Nbre de circuits	Forme contractuelle	Echéance
4	Marchés publics	2021
14	Régie	2022

➤ **Echéance commune pour ces contrats en 2021**

Nota: ces contrats comportent une clause d'insertion sociale



Nbre de circuits	Forme contractuelle	Echéance
10	Marchés publics	2022
17	Marchés publics	2023

# Les transports scolaires - Éléments financiers

---

Éléments de comparaisons des coûts de transport scolaire urbains et non urbains (marché Ville de Langres et marchés Région Grand Est).

	Nombres d'élèves	Coût total	Coût par élève
<b>CCAVM (Régie)</b>	857	878 203 €	1024,74 €
<b>CCGL</b>	1 324	1 241 589 €	937,76 €
<b>CCSF</b>	1 116	Inconnu	-
<b>Ville de Langres</b>	336*	Indéterminé. Basé sur le prorata des validations scolaires sur les charges d'exploitations : 184 813 €	553,33 €

\*Estimation Iter sur la base du nombre de titres scolaires vendus.

# Les transports scolaires - Éléments technico-financiers

## Régie ou Marchés publics , quelles différences ?

Cette analyse s'appuie sur la base des données disponibles concernant la Régie des transports scolaires de la CCAVM et des marchés publics de la CCGL seule CC où nous avons des renseignements. Elle repose sur des ratios toute chose égale par ailleurs compte tenu des facteurs influençant les valeurs de prix et donc pondérant les comparaisons :

- aspects concurrentiels du secteur transport local
- nature des salaires et charges personnel des régies – (contrats de travail/statut non soumis aux mêmes règles que secteur privé)
- effet volume du nombre de services à réaliser
- effet optimisation de l'exploitation (dépendance à la carte scolaire) avec possibilités ou non d'enchainements du couple véhicule/conducteur (exemple ramassage RPI puis collège/lycée)
- effet réemploi du couple véhicule/conducteur en dehors du registre transport scolaire (services réguliers ou non/périscolaires/occasionnels).

Marché public CCGL (Données 2019)	Régie CCAVM (données 2019)
Lot Périmètre Grand Langres seul Kilométrage produit 174 900 km / Coût du marché = 385 951 € soit un ratio = 2,20 €/km Lots Périmètres Grand Langres + Neuilly + Rolampont 19 circuits 1 324 élèves inscrits, coût total du marché 3 lots 1 241 589 € Coût par élève inscrit : 1 241 589 € / 1 324 = 938 €/élève (hors cout de gestion).	14 circuits Régie. Pour la Régie CCAVM 857 élèves inscrits Dépenses fonctionnement 2019 : 878 K€ dont charges de personnel 385 K€ Dépenses investissements (base 6 véhicules renouvelés) 385 K€ (Nb : Matériel roulant fournit par prestataire en MP) Recettes subvention Région (+ Dptmt) : 470 K€ Recettes subvention CC (Budget général) : 250 K€ Recettes autres : 103 K€ Déficit : 55 K€ Coût par élève inscrit : 878 K€/857 = 1 024 €/élève (Soit 9,8% de plus que le coût/élève de la CCGL)

# Les transports scolaires - Synthèse



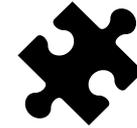
## TECHNIQUE

- Effectifs transportés en 2019-2020, tous niveaux scolaires confondus : 3297 élèves : CCAVM 857, CCSF 1116, CCGL 1324.
- 64 circuits scolaires
- Problématique des allongements de circuits et donc des temps de trajet des élèves
- Le règlement de transport scolaire est hérité de l'ancien règlement départemental de Haute Marne (à vérifier pour les trois communes desservies par la Région BFC).
- Le transport est gratuit pour les élèves (part des familles assurées par les ComCom)



## FINANCIER

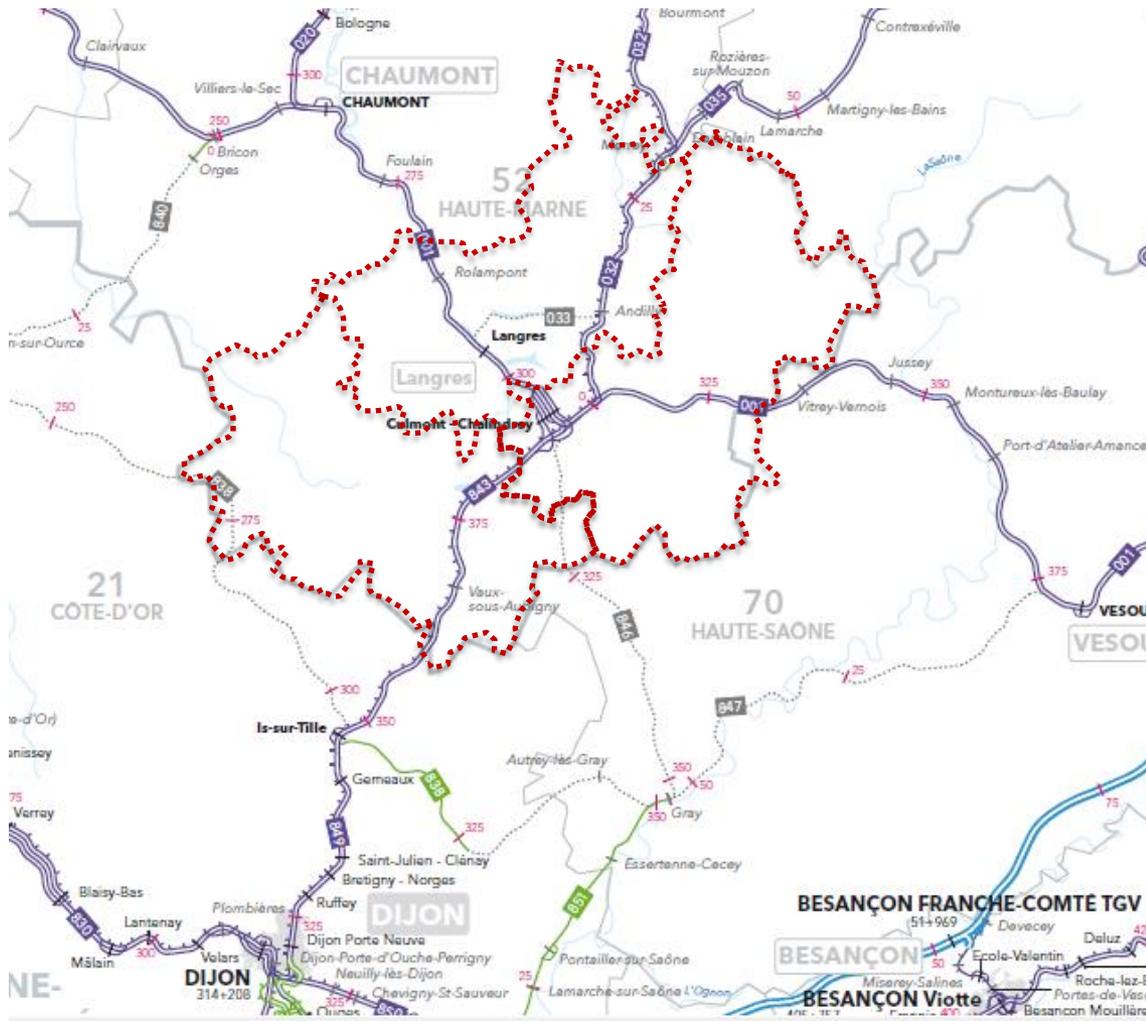
- Difficultés d'accès aux données économiques et financières (coûts des marchés, et coût de gestions des services par les collectivités)
- Fourchette estimative du coût des transports scolaires est équivalent en marché public et en régie : de l'ordre de 1000 e/élève transporté.



## JURIDIQUE

- 50 circuits en marchés publics renouvelable annuellement avec une échéance commune possible dès 2021
- 14 circuits en régie (CCAVM)
- Problème d'harmonisation des dispositions d'accès au transport scolaire (Région / AO2 et le réseau de la Ville de Langres) : harmonisation des tarifs, des règles d'ayants-droits
- La Région finance 2 circuits scolaires organisés par la Ville de Langres

# Les transports interurbains (Régions Grand Est et Bourgogne Franche Comté)



Périmètre du PETR  
du Pays de Langres

## LÉGENDE

	Ligne à grande vitesse		Ligne fret électrifiée à voies multiples
	Ligne à grande vitesse gérée par un autre gestionnaire d'infrastructure		Ligne fret électrifiée à double voie
	Ligne mixte électrifiée à voies multiples		Ligne fret électrifiée à voie unique
	Ligne mixte électrifiée à double voie		Ligne fret non électrifiée à double voie
	Ligne mixte électrifiée à voie unique		Ligne fret non électrifiée à voie unique
	Ligne mixte non électrifiée à voies multiples		Autre réseau ou exploitation touristique
	Ligne mixte non électrifiée à double voie		Ligne non exploitée
	Ligne mixte non électrifiée à voie unique		Ligne suspendue à la circulation au delà de l'année en cours, avec reprise programmée ou possible
	Évitements		

Certaines gares ou halles dépourvues de desserte voyageurs et/ou fret sont représentées à titre indicatif, afin de faciliter la localisation.  
Sources : Répertoire géographique d'infrastructure (décembre 2018), Galis (décembre 2018), Document de référence des gares de voyageurs (service annuel 2018), BD Carthage®, Admin Express®  
Document non contractuel, situation avril 2020



# Les transports interurbains (Régions Grand Est et Bourgogne Franche Comté)

## L'accessibilité ferroviaire aux pôles urbains régionaux depuis Langres et Culmont-Chalindrey

	Culmont-Chalindrey	Langres
Nancy	Arrêt TGV suspendu pour travaux sinon 2 trains / jour de base 1h45 en moyenne	Pas de direct (entre 3h et 4h de trajet avec correspondance)
Strasbourg	10 trains/jour de base, aucun direct, 1 train 2h54, sinon moyenne de 4h à 6h	10 trains/jour de base, aucun direct, 1 train 2h54, sinon moyenne de 4h à 6h
Troyes	8 trains /Jours de base, 1h20 en moyenne pour Troyes	7 trains /Jours de base, 1h10 en moyenne pour Troyes
Chaumont	8 trains /Jours de base 30 mn	13 trains /Jours de base 25 mn
Vesoul	3 trains / Jour de base 45 mn en moyenne	3 trains / Jour de base 40 mn en moyenne
Besançon	Aucun train direct, sinon moyenne entre 2h30 et 3h30 avec correspondance	Aucun train direct, sinon moyenne entre 2h30 et 3h30 avec correspondance
Dijon	5 trains / Jour de base 0h50 en moyenne	3 trains / jour de base 1h 00 en moyenne

- **Un accès aux principaux pôles régionaux métropolitains et au réseau TGV problématique (arrêt TGV de Culmont-Chalindrey suspendu). La desserte vers la Côte d'Or et notamment Dijon devient un enjeu majeur pour le territoire mais présente un niveau de service minimum à Culmont-Chalindrey et encore plus à Langres.**



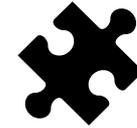
## TECHNIQUE

- Un axe de travail de la RGE avec le COREST ; la mise en œuvre d'un cadencement des services sur la ligne Reims / Châlons / Saint Dizier / Chaumont / Culmont Chalindrey / Dijon
- Le renforcement du centre de maintenance de Chalindrey
- Des projets de gares plus ou moins avancés pour la RGE mais pas de perspectives claires pour le projet de halte ferroviaire de Vaux-sous-Aubigny.
- Des liaisons routières organisées par la Région Bourgogne – Franche-Comté existent vers Is-sur-Tile, Vesoul et Gray.



## FINANCIER

- Hors cadre compétence des Communautés
- Problématique de la définition du périmètre TER entre les Régions Bourgogne-Franche Comté et Grand Est pour les TER interrégionaux
- Problématique de la définition du périmètre d'intervention entre Régions et Etat/SNCF sur les liaisons interrégionales et nationales (Grandes Lignes/TGV)



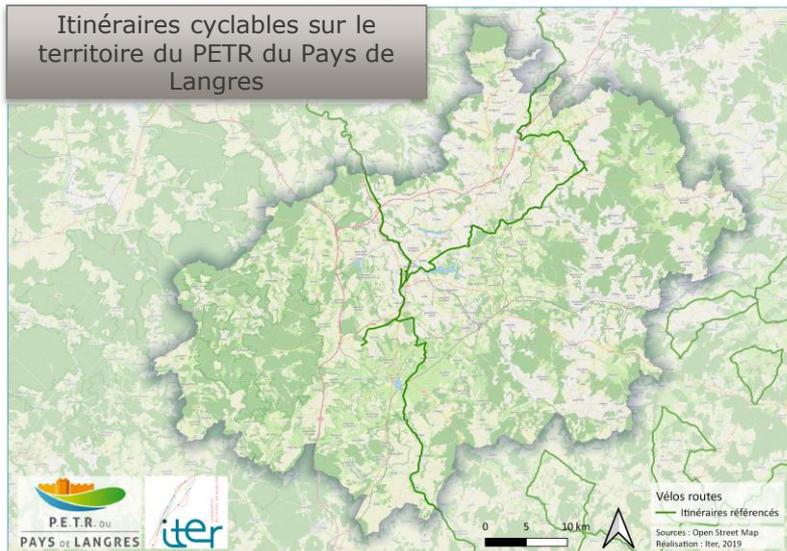
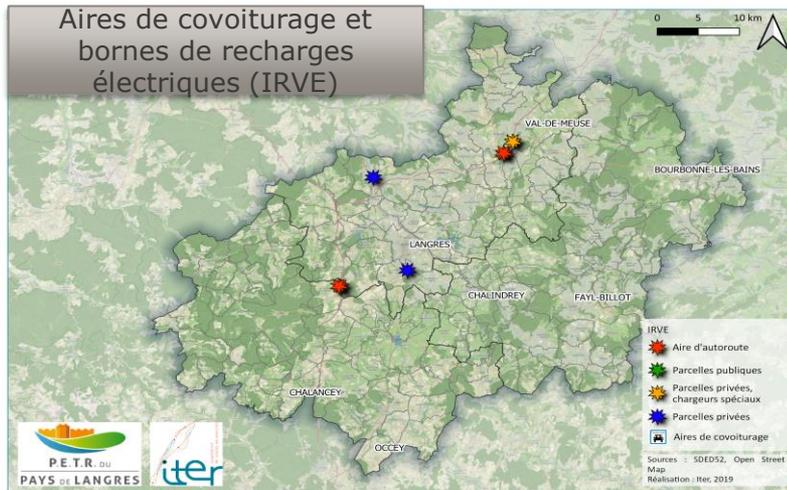
## JURIDIQUE

- Hors cadre compétence des Communautés
- Problématique de la définition du périmètre TER entre les Régions Bourgogne-Franche Comté et Grand Est pour les TER interrégionaux
- Problématique de la définition du périmètre d'intervention entre Régions et Etat/SNCF sur les liaisons interrégionales et nationales (Grandes Lignes/TGV)

## **1.3 - Mobilités alternatives et intermodalité**

- Covoiturage et véhicules électriques**
- Le vélo**
- Le Kiosque mobilité**

# Mobilités alternatives et intermodalité



## ➤ Aspects techniques

- Absence de plateforme de covoiturage
- Absence de proposition d'autopartage (projet en cours à la maison de Courcelles)
- Culture de l'autopartage non développé
- Pas de délégation de la compétence IRVE de Langres au SDED 52 (Syndicat Départemental d'Énergie et des Déchets 52)
- Quasi-absence de pistes cyclables et de systèmes de stationnement vélos (seules existent une voie verte de Langres à Orcevaux, une voie bleue au départ de Langres pour le lac de la Liez et la possibilité de faire du vélo le long du canal de la Marne à la Saône de Rolampont à Peigney)
- Une zone de rencontre à Langres bien trop petite
- Absence d'accompagnement des scolaires par des pédibus
- Absence de garages et abri pour vélos (gares, immeubles collectifs, lieux publics...)
- Absence de location de vélo tout public avec abonnement (ex : vélib)
- Absence de PDE (Plan de déplacements des entreprises)

# Focus sur le Kiosque Mobilité « Linggo » »

## Le Kiosque Mobilité « Linggo » outil d'information et de valorisation de la mobilité sur le territoire du Pays de Langres

### Aspects techniques

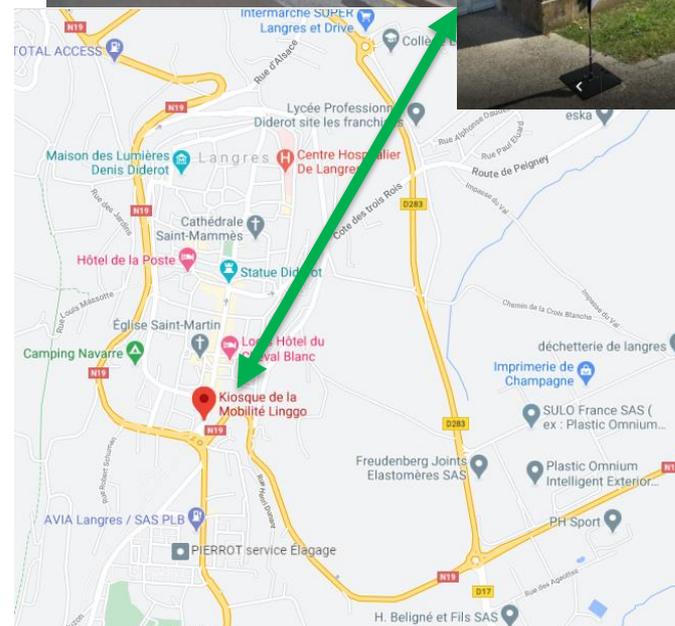
- Promotion des transports publics
- L'information du public sur ces services
- La vente des titres de transport et de ces abonnements
- La réservation des transports à la demande

### Aspects organisationnels

- Convention tripartite SMTPL – Ville de Langres – Titulaire du marché de transport urbain de Langres
- Durée de la convention : 5 ans , échéance au 1er septembre 2021
- Local du kiosque (mis à disposition par la ville)
- 1,3 ETP (1 pour le SMTPL, 0,3 pour le transporteur)

### Aspects financiers

- Estimation à partir des données disponibles de l'ordre de 40 à 50 K€/an répartis entre les 3 partenaires contractants.



# Mobilités alternatives et intermodalité - Synthèse



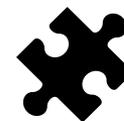
## TECHNIQUE

- Hormis le Kiosque Mobilité Linngo , encore peu de réalisation et mise en oeuvre sur le terrain
- Des projets (aménagement gare de Langres, halte ferroviaire de Vaux sous Aubigny, pistes cyclables, aires de covoiturage)



## FINANCIER

- Des dispositifs existent mais sont à mobiliser en fonction de projets .
- Ces financements répondent le plus souvent à des leviers ou incitations à la mise en œuvre avec durée limitée dans le temps et suivi d'objectifs
- Financements fléchés sur l'achat le plus souvent. Le dispositif régional porte sur l'achat de véhicule d'autopartage par les collectivités
- DIRIGE non mobilisé vise à favoriser la réalisation de projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant de la compétence de la Région



## JURIDIQUE

- Le SMTPL a le volet « Nouvelles mobilités » dans ses statuts.
- La Région reste compétente « chef de file » pour les projets intermodaux et ce qui relève du domaine ferroviaire régional
- Des cadres nouveaux de partenariats public/privés sont possibles
- Attention au renouvellement de la convention du Kiosque Mobilité (échéance 31 août 2021)

# 1.4 - Le diagnostic transversal

## Approche globale – Les enjeux techniques

	A préserver / valoriser	A améliorer / compléter
Transports urbains	<p>Une hiérarchisation de l'offre du réseau adaptée aux caractéristiques du territoire desservi. (Une ligne structurante (Ligne A) et des services complémentaires scolaires et à la demande).</p> <p>Un usage plus élevé que la moyenne mais à relativiser par la forte part de scolaires.</p>	<p>Manque de visibilité dans l'articulation train/bus à la gare (Taxi/TAD/Ligne A selon les horaires).</p> <p>Manque de lisibilité des lignes ABC du réseau, beaucoup d'itinéraires différents pour une même ligne.</p> <p>Une offre kilométrique par habitant légèrement inférieure à la moyenne et un usage et un coût au km plus élevé.</p>
Transports à la demande	<p>Cadencement de desserte du TAD urbain.</p> <p>Une seule centrale téléphonique de réservation (TAD urbain et SMTPL).</p>	<p>Toutes les communes ne bénéficient pas d'une offre de transport.</p>
Transports scolaires		<p>Des transports considérés comme insuffisamment efficaces (temps de transport trop élevés).</p> <p>Des différences de droit d'accès aux services selon les communes de résidence (gratuité / non-gratuité).</p>
Transports Interurbains		<p>Un niveau de service sur la relation à Dijon très faible.</p>

## Approche globale – Les enjeux techniques

	A préserver / valoriser	A améliorer / compléter
Vélo	Une connexion à des itinéraires supranationaux.	Une absence de maillage local. Absence de service dédié (location, entretien).
Autopartage / covoiturage / Electromobilité	Projet stratégique de développement défini dans le SCoT Développement en cours du SDED52 (bornes IRVE).	Projet de covoiturage en attente de formalisation.
Intermodalité	Une structure partagée avec le Kiosque de la Mobilité. Deux portes d'entrée sur le territoire avec les gares de Langres et de Culmont-Chalindrey.	Manque de valorisation des secteurs gare existant (dont liaison gare/centre-ville à Langres). Manque une halte ferroviaire sur le sud du territoire.

# Approche globale – Les enjeux économiques

Nature du service	Collectivité/ Structure	Coût (€ HT sauf Transports urbains en TTC)	Recettes directes usagers	Couverture
Réseau urbain (hors prestations périscolaires)	Langres / Saints Geosmes	409 K€	55 K€	Région GE (+ DGD) : 100 K€ Coll. locales : 254 K€
Transport scolaire	CCGL CCAVM CCSF  Total	1 241 K€ 878 K€ Estimation (1 116 K€)  3 235 K€	Part des familles = 0	Région GE 85% (2 750 K€) AO2/CC 15% (485 K€)
Transport interurbain (routier)	-	-	-	-
Transport à la demande	SMTPL	241 K€ dont 175 K€ pour le marché TAD	23 K€	Contribution Communes 118 K€ Région GE 100 K€
<b>Tous</b>	<b>Ensemble</b>	<b>3 885 K€</b>	<b>78 K€</b>	<b>Contribution Collectivités locales 8 K€ Subvention Région GE 2 950 K€</b>

# Approche globale – Les enjeux juridiques

## Harmonisation contractuelle



Echéance commune en 2021 des contrats Transports ( scolaires/TAD avec harmonisation?/ Réseau Bus Etoile)

Point de vigilance: La relance de certains de ces contrats par les AOM actuelles (Région/Ville de Langres) aura lieu parallèlement à cette réflexion de prise de compétence

## Transport urbain



Un marché public avec une échéance contractuelle au 31/08/2021 (renouvellement à préparer entre 6 mois et 1 an avant) mais possibilité de prorogation d'un an.

## Transport à la demande



Engager une discussion avec la Région sur son positionnement concernant sa participation financière en cas de prise de compétence mobilité à l'échelle locale

## Transport Scolaire



En fonction du choix de gouvernance un enjeu d'harmonisation de tarifs et des règles d'ayants droits devra être étudié. Une discussion sur le temps de trajet à cadrer devra être engagée avec la Région

## Nouvelles mobilités



Engager une discussion avec la Région sur le volet "Carte 2 Bouquet de Nouvelles mobilités" des statuts du SMTPL afin de pouvoir le cas échéant investir cette compétence au niveau local

## Kiosque Mobilité



Quelles fonctions/évolution du kiosque de mobilité de demain?

# Le cadre stratégique

1 - Quelle offre en mobilité sur le territoire, quelle organisation et quels enjeux ?

2 – Quels cadres d'organisation possibles pour le territoire ?

## 2.1 - Les enjeux prospectifs

# La prise de compétence mobilité et ses enjeux

---

**Enjeu 1 – La prise ou non de compétence ... et son échelle**

**Enjeu 2 - La Gouvernance du réseau urbain de Langres**

**Enjeu 3 - Le devenir du SMTPL**

**Enjeu 4 – La prise de compétence ... et les ressources**

**Enjeu 5 – La problématique du transport scolaire**

**Enjeu 6 – Le positionnement de la Région.. et le Contrat Opérationnel de Mobilité**

**Enjeu 7 – La cohérence avec le projet de territoire**

# Enjeu 1 – La prise ou non de compétence ... et son échelle

- **Les Communautés de Communes ne prennent pas la compétence mobilité : la Région est AOM**



	<b>01</b>	<b>SCÉNARIO FIL DE L'EAU</b>	La Région est AOM
---	-----------	------------------------------	-------------------

- **La compétence est prise par les Communautés de Communes mais est assurée à l'échelle du Pays de Langres : quelle structure ?**



	<b>02a</b>	<b>AGIR AVEC LE SMTPL</b>	La compétence est prise par chacune des ComCom et transférée au SMTPL qui devient AOM
	<b>02b</b>	<b>AGIR AVEC LE PETR</b>	La compétence est prise par chacune des ComCom et transférée au PETR qui devient AOM

## Enjeu 2 - La Gouvernance du réseau urbain de Langres

---

- Dans tous les cas, la commune de Langres ne pourra plus être AOM après le 1<sup>er</sup> juillet 2021

**A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021**

Si la CC du Grand Langres devient AOM

Si la CC du Grand Langres ne devient pas AOM

## Enjeu 3 - Le devenir du SMTPL

La compétence mobilité n'est plus sécable : elle ne peut plus être partagée par plusieurs AOM.

### AOM Régionale

Service régulier

Mobilité actives

Service à la demande

Mobilité partagée :  
covoiturage/ autopartage

Service de transport  
scolaire

Mobilité solidaire

L'article 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
- SM SRU



**Pas de délégation possible du TAD ou tout autre type de service à un Syndicat Mixte non AOM (SMTPL) ni par la Région ni par une AOM locale**

### AOM Locale

Service régulier

Mobilité actives

Service à la demande

Mobilité partagée :  
covoiturage/ autopartage

Service de transport  
scolaire

Mobilité solidaire

Contrairement à une Région, une intercommunalité ne peut pas déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire à l'exception du transport scolaire.

## Enjeu 4 – La prise de compétence ... et les ressources

- En cas de reprise de compétence à l'échelle locale, l'Autorité Organisatrice peut si elle le souhaite et à condition de mettre en œuvre au moins un service régulier de transport, prélever le Versement mobilité selon des modalités fixés par la loi. Les estimations réalisées par l'URSAFF départementale à notre demande conduisent aux résultats suivants.
- En parallèle, elle est assurée d'une dotation de transfert de charges de la Région pour l'organisation des services qu'elle souhaite se voir transférer.

### Les fourchettes de Versement Mobilité estimées par l'URSSAF

	Fourchette basse	Fourchette haute
<b>Pays de Langres</b>	161 K€	241 K€
<i>CC du Grand Langres</i>	120 K€	167 K€
<i>CC d'Auberive, Vingeanne et Montsaigeonnais</i>	10 K€	20 K€
<i>CC des Savoir-Faire</i>	27 K€	51 K€

*Le total Pays de Langres ne correspond pas à la somme des prélèvements de chaque communauté car le taux applicable sur l'ensemble du périmètre n'est pas le même pour chaque communauté prise isolément.*

- **En cas de création de cette ressource nouvelle, quelles conséquences sur la contribution actuelle des collectivités locales et de la Région au réseau urbain et au transport à la demande ?**

## Enjeu 5 – La problématique du transport scolaire

Question	Réalité
Peut-on m'obliger à assurer les transports scolaires si je prends la compétence	<b>Non</b> : Le transfert des services de transports existants peut se faire <b>si (et uniquement si) la nouvelle AOM en fait la demande à la Région</b> , et ce pour tous les services internes en même temps (TAD, LR, Scolaires)
Je n'aurais pas les moyens d'assumer les transports scolaires si j'en demande le transfert	<b>Vrai et Faux</b> : Le transfert est assorti d'un transfert de ressources basé sur l'évaluation du coût des services. Une instance d'arbitrage peut être mobilisée en cas de désaccord entre les acteurs. Cependant Le transfert de ressources est stable dans le temps, ce qui peut poser problème lorsque la démographie est très dynamique par exemple
La gestion des scolaires est extrêmement complexe	<b>Vrai et Faux</b> : Les territoires qui ont pris cette gestion témoignent pour la plupart d'une première année complexe (premières inscriptions, gestion des nouveaux marchés, ...). Pour autant, a posteriori peu d'entre eux regrettent d'avoir pris cette compétence.  La complexité est aussi à relativiser en fonction de l'échelle : un effectif plus réduit peut permettre de recourir à des outils et des processus plus simples.  Les AO2 existantes ne sont pas supprimées, elles deviennent AO2 de l'AOM et peuvent continuer leur fonction.  Certains territoires estiment qu'assumer les transports scolaires est une opportunité.

## Enjeu 6 – Le positionnement de la Région.. et le Contrat Opérationnel de Mobilité

---

### **Les « Contrats Opérationnels de Mobilité »**

entre les acteurs associés à l'élaboration des bassins de mobilité et les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges

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

**Les nouvelles AOM et les acteurs associés** (nous comprenons « les payeurs ») sont cosignataires, ils sont donc des partenaires majeurs de l'action régionale.

## **Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?**

---

### **La cohérence avec le projet de territoire :**

- **Le ScoT**
- **Le Contrat Local de Santé**
- **Le Parc national de Forêts Champagne-Bourgogne**
- **L'accessibilité du territoire et les relations avec Dijon Métropole**
- **Les besoins et attentes des acteurs du territoire**

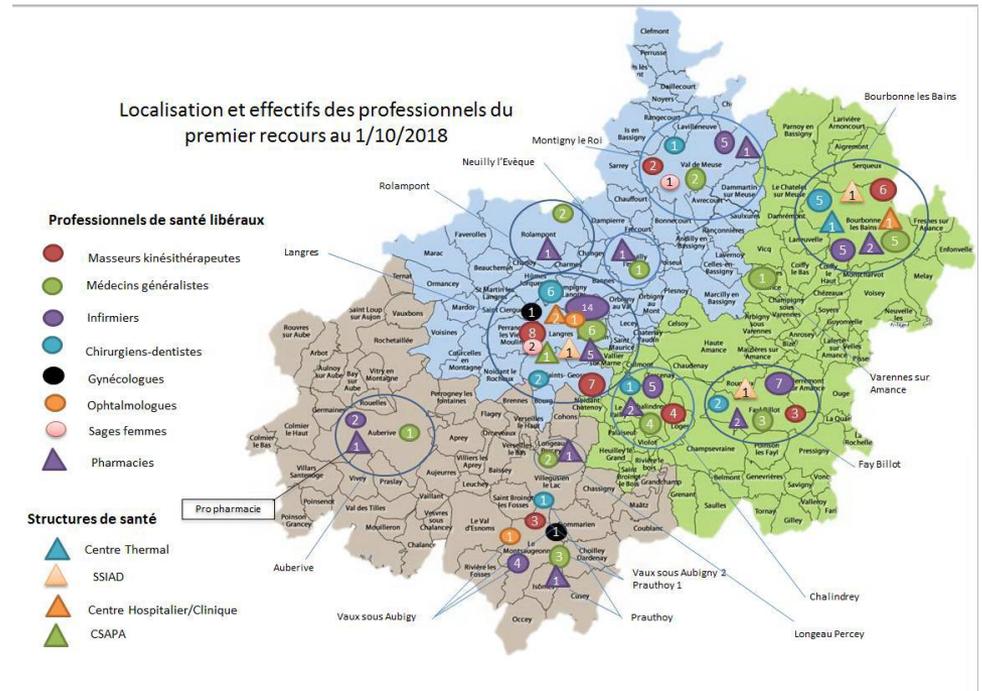


# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

## □ Le Contrat Local de Santé

### ➤ Les constats

- Une augmentation des besoins d'accès aux services de santé liés aux caractéristiques de la population (notamment vieillissement plus important que les moyennes nationale et régionale)
- Malgré une offre diversifiée, un « rétrécissement » de l'offre « soins » de premier niveau (des médecins généralistes aux services spécialisés) qui risque de s'accroître dans les années à venir.
- La structure et la répartition de la population sur le territoire, les difficultés physiques et capacités financières limitent l'accès aux soins et renforcent l'isolement.



- Face à cette situation, une vraie difficulté d'appréhension de l'offre existante, de ses différentes composantes et modes de fonctionnement, de son coût pour l'utilisateur en regard du besoin : TAD du SMTPL, transport sanitaire, transport social
- Des demandes ciblées liées à la nature et vocation des organismes : MDPH, Handisport 52, CIAS de Chalindrey, EPHPAD

# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

---

## ❑ Le Contrat Local de Santé

### ➤ Les problématiques de besoins mobilité

- Les besoins des personnes nécessitant un accompagnement physique différent de celles disposant d'une autonomie de déplacement
- La différenciation des besoins de mobilité à caractère sanitaire et à caractère social
- La disponibilité du moyen de transport en regard des besoins de déplacements liés aux horaires et lieux de rendez-vous (trajets allers-retours)
- Des besoins particuliers : entrées/sorties d'établissements spécialisés + question du coût des taxis pour les déplacements des personnes non véhiculées hors TAD SMTPL ou hors prise en charge sanitaire.
- ..... Ne pas oublier les déplacements des professionnels de santé !

### ➤ Les enjeux d'organisation des moyens de la mobilité

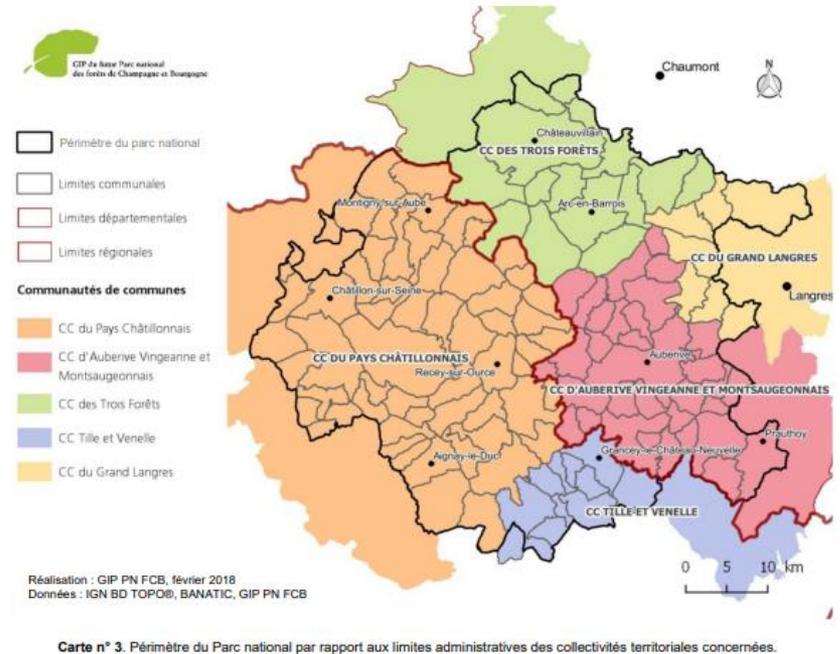
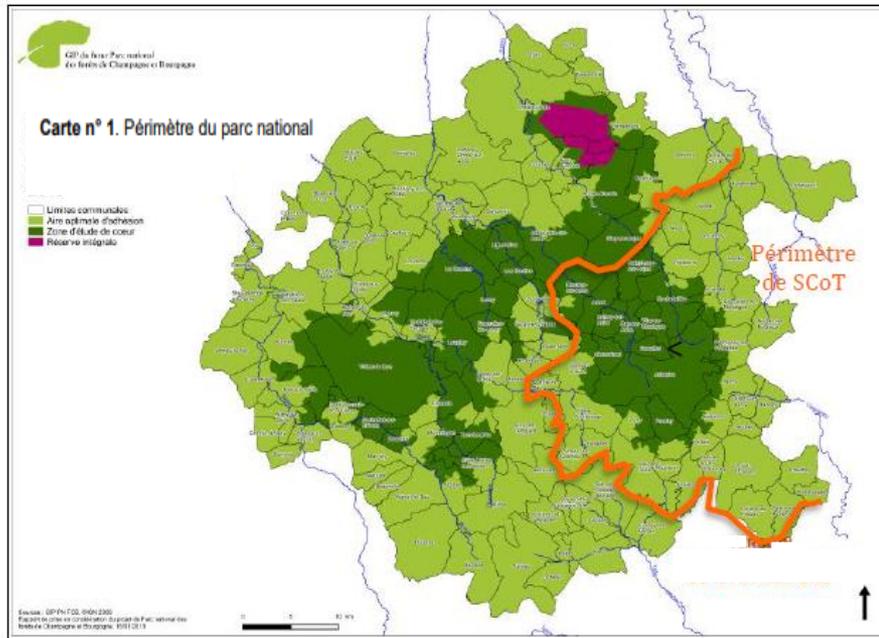
- TAD, VSL, taxis, une organisation différenciée, complémentaire ou mutualisée avec des conséquences techniques et économiques sur l'évolution et l'adaptation de l'offre
- Des enjeux techniques : véhicules adaptés, personnel adapté, qualification des ayants droits, performance de la politique d'information/communication
- L'accès aux centres de soins sur et en dehors du territoire (Chaumont, Dijon)
- Le développement de la télé-médecine en zone rurale ?

### ➤ Les enjeux d'organisation de la gestion de la mobilité

- La clarification des responsabilités : transport public/transport privé
- Une organisation et une professionnalisation des acteurs du secteur : comme les transports scolaires ?
- Le transport sanitaire et social : quel équilibre économique ?

# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

## ❑ La valorisation du Parc national de Forêts Champagne Bourgogne



- Créé en novembre 2019 à cheval sur les territoires de la Côte d'Or et de la Haute Marne (siège à Arc en Barois), c'est le dernier né des parcs nationaux.
- Ce territoire, avec des écosystèmes très préservés et sans grandes infrastructures qui fragmentent le territoire se caractérise par une occupation humaine de faible densité : moins de 11 habitants/km<sup>2</sup> en moyenne par commune, et parfois moins de 5 habitants/km<sup>2</sup>. Il est maillé de villages qui regroupent au total près de 28 000 habitants (2012) tournés vers différents bassins de vie. Seule la ville de Châtillon-sur-Seine constitue un pôle urbain au sein même du parc national. Trois agglomérations adjacentes (Chaumont, Langres, Is-sur-Tille/Dijon) polarisent et structurent fortement l'activité des populations et le développement des villages du territoire.

# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

---

## ❑ La valorisation du Parc national de Forêts Champagne Bourgogne

### ➤ Les problématiques de besoins mobilité

- Assurer les besoins de déplacements des habitants résidants dans le périmètre du Parc
- Préserver la mobilité des personnes et marchandises participant au maintien des activités économiques existantes
- Accompagner le développement des capacités d'accueil et de visites découvertes du site (potentiel de 400 000 à 500 000 visiteurs/an ?)

### ➤ Les enjeux d'organisation des moyens de la mobilité

- La stratégie de promotion des modes les moins nuisants et moins polluants sur un territoire étendu et très faible densité ?
- Une organisation différenciée ou mutualisée pour les déplacements du quotidien des habitants locaux (actifs ou non) /résidents et des déplacements occasionnels des visiteurs ?
- Les liaisons/destinations privilégiées sur le périmètre du Parc et en relation avec des portes d'accès « transport » situées en dehors de son périmètre ?

### ➤ Les enjeux d'organisation de la gestion de la mobilité

- Une logique partenariale incontournable : PNR, 2 Régions et 2 Départements (Bourgogne Franche-Comté/Côte d'Or et Région Grand-Est/Haute-Marne), 5 Communautés de Communes dont 2 sur le périmètre du PETR du Pays de Langres (CCGL et CCAVM – le Parc national recouvrant une partie de leurs communes).
- Des orientations et objectifs précisés au SCoT du PETR du Pays de Langres pour la mobilité sur le Parc.
- Des particularités liées aux statuts des Parcs à prendre en compte (gestion de la police de circulation et du stationnement transférée au Parc, différence Cœur de Parc et périmètre d'adhésion ?).

# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

## □ L'accessibilité au territoire et les relations avec Dijon Métropole

### ➤ Les problématiques de besoins mobilité

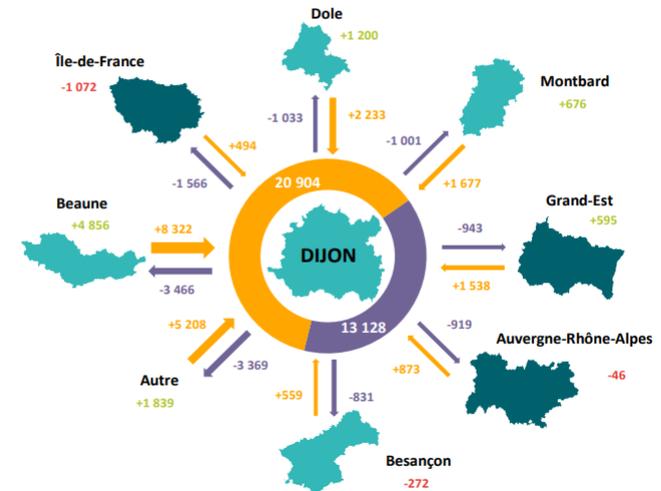
- L'accès au(x) bassins d'emploi : 2 500 personnes se déplacent quasi-quotidiennement entre le Pays de Langres et le bassin d'emploi dijonnais. Le flux est orienté aux 2/3 vers Dijon mais pour 1/3 vers la Région Grand-Est (Pays de Langres à 95%). Attention, le bassin d'emploi de Dijon comprend le canton d'Is sur Tille.
- Des relations privilégiées depuis la Haute -Marne et le Pays de Langres (notamment le sud du territoire) : Alliance hospitalière Côte d'Or-Haute Marne (GHT 21/52), parcours d'études supérieures des élèves hauts-marnais à Dijon (Université de Bourgogne)
- Un carrefour et une porte d'entrée depuis et vers les grands réseaux d'infrastructures routières et ferroviaires nationaux (accès TGV vers Paris et autres régions françaises)

### ➤ Les enjeux d'organisation et de gestion de la mobilité

- Une meilleure connaissance des flux d'échanges tous modes et tous motifs sur le corridor Langres – Dijon (étude d'axe ?)
- La prise en compte des problématiques d'accès à l'agglomération dijonnaise et ses pôles d'attraction : réseau routier (circulation et stationnement), réseau ferré (installations, gares) intermodalité (pôles d'échanges, rabattements réseau TC urbain, aires de covoiturage)
- Les conditions de rabattement sur les gares du Pays de Langres à partir du reste du territoire et la création d'une halte ferroviaire à Vaux sous Aubigny
- La « co-gestion » Régions Bourgogne Franche-Comté/Grand Est et Etat/SNCF » des liaisons interrégionales

Schéma 1

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2016



# Enjeu 7 – La prise de compétence ... pour quel projet ?

## □ Les attentes exprimées par les acteurs du territoire

Les éléments quantitatifs articulés aux éléments qualitatifs collectés lors de la concertation permettent d'identifier clairement un certain nombre d'enjeux, ici classés par publics :

### ➤ **Jeunes :**

- En cadre scolaire : Trop de temps dans les cars

### ➤ **Personnes en insertion :**

- Aide à la mobilité individuelle :
  - Accompagnement au code / Permis de conduire
  - Location (/prêt) de véhicules : scooter, voiture, vélos, VAE
- Desserte de la ZC des Franchises

### ➤ **Seniors :**

- Accessibilité
- Support d'information adapté, accompagnement humanisé
- Véhicules adaptés (dans le cadre du TC/TAD)

### ➤ **Personnes à mobilité réduite :**

- Application généralisée des mesures d'accessibilité
- Véhicules adaptés (dans le cadre du TC/TAD)

### ➤ **Public touristique :**

- Location de véhicules adapté à la typologie du territoire (VAE notamment)
- Implantation d'infrastructure cyclable ouvrant sur les lieux d'intérêt touristique du territoire

### ➤ **Actifs :**

- Desserte de la ZI des Franchises
- Mise en place d'un maillage cyclable et de parkings sécurisés
- Implantation d'aires de covoiturage

### ➤ **Sans catégorie particulière :**

- Travailler à une intermodalité renforcée entre transports collectifs, mais aussi avec les autres modes
- Communiquer, former, accompagner sur l'existant
- Travailler les liaisons vers les pôles de services et de santé en s'appuyant sur :
  - Pour les services : sur les polarités urbaines identifiées par le SCoT
  - Pour la santé : sur les polarité du territoire, mais également sur les polarité extérieures proches (Chaumont, Vesoul, Neufchâteau et Dijon)
- Créer un maillage de location / Prêt de véhicule (Vélo, VAE, Voiture, scooter) pour les personnes autonomes n'en ayant pas.
- Intégrer un aspect solidaire à tous ces aspects de la mobilité.



## 2.2 - Exploration des scénarios possibles

# Scénario 1 – Pas de prise de compétence communautaire

Grand Est  
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

01

SCÉNARIO  
FIL  
DE L'EAU

La Région est AOM

N° Action	Actions (Mesures)
A1	Créer une offre de mobilité en temps de la pandémie (TAD)
A2	Créer une navette zone activités à destination des actifs
A3	Renforcement de la ligne ferroviaire Auch - Toulouse
A4	Créer une halte ferroviaire (Choulon)
A5	Mener une politique ambitieuse en faveur des modes actifs
B1	Organiser des services de location vélo
B2	Pacifier les cœurs de bourgs
C1	Optimiser la circulation en ville le jour de fin
C2	Optimiser le stationnement dans le cœur de ville
D1	Créer des aides de covoiturage
D2	Organiser un service de covoiturage (à la demande/ligne dynamique) au-delà de la CC (1)
D3	Encourager mise en œuvre de leurs Plans de Déplacements Entreprises (PDE)
D4	Développer les tiers-lieux
E1	Rendre plus visibles et accessibles les offres de mobilités

Levier d'action ne nécessitant pas la prise de compétence mobilité  
Leviers d'actions nécessitant une délégation de compétence de la Région

## Cadrage juridique

La Région Grand Est devient AOM par substitution à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021. La Région est seule compétente pour l'organisation et la gestion du transport scolaire, les lignes interurbaines et le TAD avec la question de la gouvernance du réseau Bus étoile.

Les CC peuvent demander à la Région de se voir déléguer l'organisation d'un ou plusieurs services de mobilité. Dans ce cadre quel devenir pour le SMTPL?

## Cadrage technique

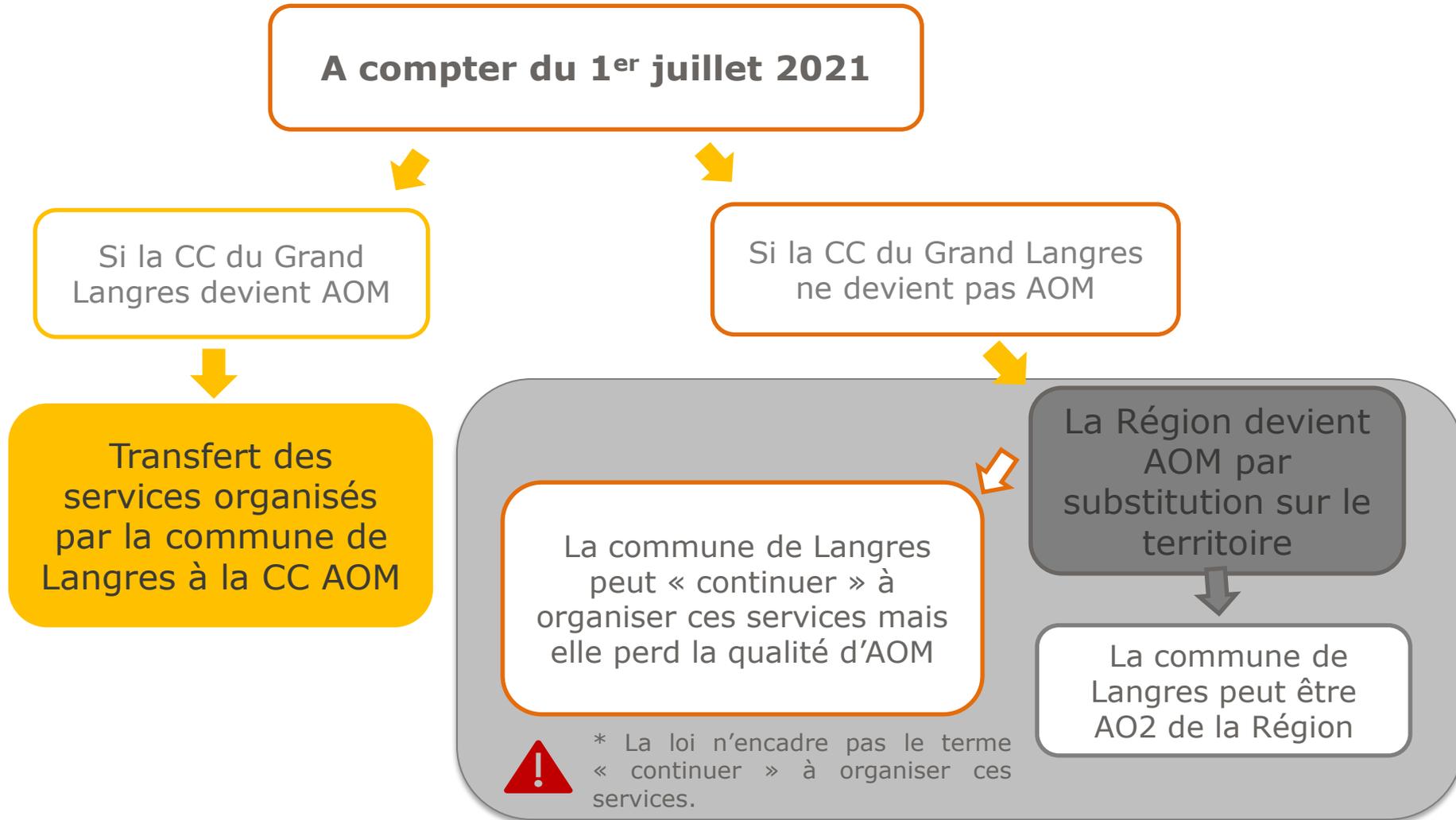
Ce scénario ne permet pas aux EPCI d'organiser des services de mobilité sur leurs territoires. Toutefois, d'autres actions liées à la mobilité peuvent être déployées par le biais d'autres compétences des CC (« aménagement », « voirie », « action sociale »)

## Cadrage économique:

Charge: en annexe en fonction des services/actions mises en place  
 Recette: Pas de recettes fiscales dédiées. Possibilité de faire appel à d'autres subvention (dispositif de soutien de l'état/Appel à projet et manifestation d'intérêt/Programmes certificats d'économie d'énergie/Les offres de financement de la banque des territoires.

# Scénario 1 / Enjeu 2 - La Gouvernance du réseau urbain de Langres

- Dans tous les cas, la commune de Langres ne pourra plus être AOM après le 1<sup>er</sup> juillet 2021



# Scénario 1 / Enjeu 3 - Le devenir du SMTPL

La compétence mobilité n'est plus sécable : elle ne peut plus être partagée par plusieurs AOM.

## AOM Régionale

Service régulier

Mobilité actives

Service à la demande

Mobilité partagée :  
covoiturage/ autopartage

Service de transport  
scolaire

Mobilité solidaire

L'article 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
- SM SRU



**Pas de délégation possible du TAD ou tout autre type de service à un Syndicat Mixte non AOM (SMTPL) ni par la Région ni par une AOM locale**

## AOM Locale

Service régulier

Mobilité actives

Service à la demande

Mobilité partagée :  
covoiturage/ autopartage

Service de transport  
scolaire

Mobilité solidaire

Contrairement à une Région, une intercommunalité ne peut pas déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire à l'exception du transport scolaire.

# Scénario 1 – Pas de prise de compétence communautaire

Les Communautés de Communes n'ont pas décidé de prendre la compétence avant le 31/3



**La Région devient AOM locale** par substitution de la ou des 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 01/7/2021:*



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)**

# Scénario 1 - Enjeu 6 – Le positionnement de la Région.. et le Contrat Opérationnel de Mobilité

---

## **Les « Contrats Opérationnels de Mobilité »**

entre les acteurs associés à l'élaboration des bassins de mobilité et les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges

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

**Les nouvelles AOM et les acteurs associés** (nous comprenons « les payeurs ») sont cosignataires, ils sont donc des partenaires majeurs de l'action régionale.

# Scénario 1 – Pas de prise de compétence communautaire

Grand Est  
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

01

SCÉNARIO  
FIL  
DE L'EAU

La Région est AOM



## POINT DE VIGILANCE

- Les CC ne pourront pas organiser/poursuivre la mise en place de services de mobilité sur leurs territoires.
- Pas de ressource durable pour conduire des actions de soutien à la mobilité.
- Les CC ne seront pas acteurs décisionnaires dans le bassin de mobilité via le Contrat opérationnel de mobilité
- **Le devenir du SMTPL**



## RÉFLEXION

- La Région devient AOM par substitution sur le territoire des CC. Elle arbitrera sur l'intérêt régional de la mise en place des actions de mobilité sur ces territoires dans le cadre du bassin de mobilité.
- **La compétence de la ville de Langres:**
  - **Conserve le réseau bus étoile en perdant la qualité d'AOM**
  - **AO2 de la Région si la Région accepte**



## AVANTAGES

- Même sans être AOM les CC pourront conduire des actions de soutien à la mobilité (schéma directeur cyclable, implantation d'aire de covoiturage...).
- En tant qu'EPCI, elles pourront continuer à être AO2 de la Région sur le Transport scolaire
- Possibilité d'un soutien financier/d'ingénierie de la Région pour la mise en place d'actions de mobilité sur les CC non AOM.



# Scénario 2a – Prise de compétence communautaire, transfert au SMTPL



## 02a

### AGIR AVEC LE SMTPL

La compétence est prise chacune des ComCom et transférée au SMTPL qui devient AOM

N° Action	Actions (Mesures)
A1	Créer une offre de mobilité en réponse à la demande (PDU)
A2	Créer une navette zone activités à destination des actifs
A3	Renforcement de la ligne ferroviaire Auch - Toulouse
A4	Créer une halte ferroviaire (Choulon)
A5	Mener une politique ambitieuse en faveur des modes actifs
B1	Organiser des services de location vélo
B2	Pacifier les cœurs de bourgs
C1	Optimiser la circulation en ville-Jour-Juin
C2	Optimiser le stationnement dans le cœur de ville
D1	Créer des aides de covoiturages
D2	Organiser un service de covoiturage (à la demande/ligne dynamique) au-delà de la CC (1)
D3	Encourager mise en œuvre de leurs Plans de Déplacements Entreprises (PDE)
D4	Développer les tiers-lieux
E1	Rendre plus visibles et accessibles les offres de mobilités

Levier d'action ne nécessitant pas la prise de compétence mobilité  
Leviers d'actions nécessitant une délégation de compétence de la Région

### Cadrage juridique

Délibération des CC demandant à la Région le transfert de compétence avant le 31/03/2021. Les conseils municipaux disposent d'un délai de 3 mois pour se prononcer. En parallèle délibération des CC portant transfert de la compétence organisation de la mobilité au SMTPL. Le préfet prend simultanément les arrêtés dont l'effet est au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021

Le transfert des services organisé intégralement sur le territoire par la Région

Mise en place du versement mobilité si souhaité.

### Cadrage technique

A définir

### Cadrage économique:

Charge à définir au regard du projet de mobilité à l'échelle du SMTPL (a minima celui de la ville de Langres pour le réseau Bus étoile

Recette: Identification du VM à l'échelle du SMTPL : entre 161 et 241 K€. Autres recettes: Possibilité de faire appel à d'autres subventions

# Scénario 2a – Prise de compétence communautaire, transfert au SMTPL



## 02a

### AGIR AVEC LE SMTPL

La compétence est prise chacune des ComCom et transférée au SMTPL qui devient AOM

<b>Création</b>	<b>Le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMTPL) a remplacé le GCL ((groupement des collectivités locales)) au 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>
<b>Forme</b>	Le SMTPL est un syndicat mixte fermé (limité aux communes et leurs groupements adhérents) à la carte
<b>Objet</b>	<p>Le syndicat assure sur son aire géographique de compétence l'organisation de la Mobilité:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Carte 1 TAD:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• mettre en œuvre un service à la carte de transport à la demande dans le périmètre du syndicat.</li><li>• suivi et gestion des services de transport à la demande</li></ul></li></ul> <p>Le syndicat n'a pas la compétence dans le cadre des transports urbains de la Ville de Langres et Saints Geosmes ainsi que pour la desserte de Corlée</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Carte 2:</b> bouquet de nouvelles mobilités:<ul style="list-style-type: none"><li>• suivi et gestion des services d'auto-stop organisé</li><li>• suivi et gestion des services d'auto-partage</li><li>• suivi et gestion des services de covoiturage</li><li>• suivi et gestion des services de mobilité douce</li><li>• suivi et gestion des services participant à l'amélioration de la mobilité pour les habitants, notamment aux abords des gares</li></ul></li></ul>
<b>Périmètre</b>	Etendu passant de 95 communes en 2005 à 118 communes en 2020 (2 autres communes en cours d'adhésion (Val de Meuse et prochainement Pisseloup))
<b>Siège social</b>	kiosque de mobilité, square Olivier Lahalle à Langres
<b>Participation des adhérents</b>	La participation des communautés de communes et des communes membres sera répartie entre chacun au prorata de leur population totale

# Scénario 2a / Enjeu 2 - La Gouvernance du réseau urbain de Langres

---

- Dans tous les cas, la commune de Langres ne pourra plus être AOM après le 1<sup>er</sup> juillet 2021

**A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021**

Si la CC du Grand Langres devient AOM +  
Transfert de compétence au SMTPL

Transfert des  
services organisés  
par la commune de  
Langres à la nouvelle  
AOM

## Scénario 2a – Prise de compétence communautaire, transfert au SMTPL / Enjeu 4 – La prise de compétence ... et les ressources

- Le SMTPL peut si il le souhaite et à condition de mettre en œuvre au moins un service régulier de transport , prélever le Versement mobilité selon des modalités fixées par la loi. Les estimations réalisées par l'URSAFF départementale à notre demande conduisent aux résultats suivants.
- En parallèle, il est assurée d'une dotation de transfert de charges de la Région pour l'organisation des services qu'il souhaite se voir transférer.

### Les fourchettes de Versement Mobilité estimées par l'URSSAF

	Fourchette basse	Fourchette haute
<b>Pays de Langres</b>	161 K€	241 K€
<i>CC du Grand Langres</i>	120 K€	167 K€
<i>CC d'Auberive, Vingeanne et Montsaigeonnais</i>	10 K€	20 K€
<i>CC des Savoir-Faire</i>	27 K€	51 K€

*Le total Pays de Langres ne correspond pas à la somme des prélèvements de chaque communauté car le taux applicable sur l'ensemble du périmètre n'est pas le même pour chaque communauté prise isolément.*

- **En cas de création de cette ressource nouvelle, quelles conséquences sur la contribution actuelle des collectivités locales et de la Région au réseau urbain et au transport à la demande ?**

# Approche globale – Les enjeux économiques

Nature du service	Collectivité/ Structure	Coût (€ HT sauf Transports urbains en TTC)	Recettes directes usagers	Couverture
Réseau urbain (hors prestations périscolaires)	Langres / Saints Geosmes	409 K€	55 K€	Région GE (+ DGD) : 100 K€ <b>Coll. locales : 254 K€</b>
Transport scolaire	CCGL CCAVM CCSF	1 241 K€ 878 K€ Estimation (1 116 K€)	Part des familles = 0	Région GE 85% (2 750 K€) <b>AO2/CC 15% (485 K€)</b>
	Total	3 235 K€		
Transport interurbain (routier)	-	-	-	-
Transport à la demande	SMTPL	241 K€ dont 175 K€ pour le marché TAD	23 K€	<b>Contribution Communes 118 K€</b> <b>Région GE 100 K€</b>
<b>Tous</b>	<b>Ensemble</b>	<b>3 885 K€</b>	<b>78 K€</b>	<b>Contribution Collectivités locales 8 K€</b> <b>Subvention Région GE 2 950 K€</b>

## Scénario 2a – Prise de compétence communautaire, transfert au SMTPL / Enjeu 5 – La problématique transport scolaire

Idée	Réalité
<b>On peut m’obliger à assurer les transports scolaires si je prends la compétence</b>	<b>Faux</b> : Le transfert des services de transports existants peut se faire <b>si (et uniquement si) la nouvelle AOM en fait la demande</b> , et ce pour tous les services internes en même temps (TAD, LR, Scolaires)
<b>Je n’aurais pas les moyens d’assumer les transports scolaires si j’en demande le transfert</b>	<b>Faux</b> : <b>Le transfert est assorti d’un transfert de ressources</b> basé sur l’évaluation du coût des services. Une instance d’arbitrage peut être mobilisée en cas de désaccord entre les acteurs.  Le transfert de ressources est stable dans le temps, ce qui peut poser problème lorsque la démographie est très dynamique
<b>La gestion des scolaires est extrêmement complexe</b>	<b>Vrai et Faux</b> : Les territoires qui ont pris cette gestion témoignent pour la plupart d’une première année complexe (premières inscriptions, gestion des nouveaux marchés, ...). Pour autant, a posteriori peu d’entre eux regrettent d’avoir pris cette compétence.  La complexité est aussi à relativiser en fonction de l’échelle : un effectif plus réduit peut permettre de recourir à des outils et des processus plus simples.  Les AO2 existantes ne sont pas supprimées, elles deviennent AO2 de l’AOM et peuvent continuer leur fonction.  Certains territoires estiment qu’assumer les transports scolaires est une opportunité.

### **Les « Contrats Opérationnels de Mobilité »**

entre les acteurs associés à l'élaboration des bassins de mobilité et les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges

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

**Les nouvelles AOM et les acteurs associés** (nous comprenons « les payeurs ») sont cosignataires, ils sont donc des partenaires majeurs de l'action régionale.

# Scénario 2a – Prise de compétence communautaire, transfert au SMTPL



## 02a

### AGIR AVEC LE SMTPL

La compétence est prise chacune des ComCom et transférée au SMTPL qui devient AOM



### POINT DE VIGILANCE

- Elargissement du SMTPL à l'échelles de 3 CC
- Le transfert en bloc des services régionaux intégralement réalisés sur le périmètre
- Difficulté d'instaurer un VM en 2021 au regard du contexte de crise actuelle



### RÉFLEXION

- Cohérence tarifaire sur les transports scolaires
- La question du financement du TAD à l'échelle du nouveau périmètre
- La pérennisation financière de subventionnement du TAD par la Région (100 K€)
- Transfert financier de la ville de Langres pour le réseau Bus étoile



### AVANTAGES

- Construire un projet de territoire à une échelle plus large pour le TAD/ Mutualisation optimisation d'ingénierie
- Décider des services que le SMTPL souhaite organiser et/ou soutenir via le VM le cas échéant (maximum taux à 0,8%)
- Acteur de la mobilité reconnu et légitime au niveau du bassin de mobilité et dans le contrat opérationnel de mobilité
- Aucun impact sur les AO2 transport scolaire

# Scénario 2b – Prise de compétence communautaire, transfert au PETR



## 02b

### AGIR AVEC LE PETR

La compétence est prise par chacune des ComCom et transférée au PETR qui devient AOM

N° Action	Actions (Mesures)
A1	
A2	Créer une offre de mobilité en réponse à la demande (PMU)
A3	Créer une navette zone activités à destination des actifs
A4	Renforcement de la ligne ferroviaire Auch - Toulouse
A5	Créer une halte ferroviaire (Choulon)
B1	Mener une politique ambitieuse en faveur des modes actifs Organiser des services de location vélo
B2	Pacifier les cœurs de bourgs
C1	Optimiser la circulation en ville (le-Jour, in)
C2	Optimiser le stationnement dans le cœur de ville
D1	Créer des aides de covoiturages
D2	Organiser un service de covoiturage (à la demande/ligne dynamique) au-delà de la CC (1)
D3	Encourager mise en œuvre de leurs Plans de Déplacements Entreprises (PDE)
D4	Développer les tiers-lieux
E1	Rendre plus visibles et accessibles les offres de mobilités

Levier d'action ne nécessitant pas la prise de compétence mobilité  
Leviers d'actions nécessitant une délégation de compétence de la Région

### Cadrage juridique

Délibération des CC demandant à la région le transfert de compétence avant le 31/03/2021. Les conseils municipaux disposent d'un délai de 3 mois pour se prononcer. En parallèle délibération des CC portant transfert de la compétence organisation de la mobilité au PETR. Le préfet prend simultanément les arrêtés dont l'effet est au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021

Possibilité de demander le transfert des services à la Région  
Mise en place du versement mobilité si souhaité.

### Cadrage technique

A définir

### Cadrage économique:

Charge à définir au regard du projet de mobilité à l'échelle du PETRL (a minima celui de la ville de Langres pour le réseau Bus étoile

Recette: Identification du VM à l'échelle du PETR : de 161 à 241 €  
Autres recettes: Possibilité de faire appel à d'autres subventions

# Scénario 2b – Prise de compétence communautaire, transfert au PETR



**02b**

**AGIR AVEC  
LE PETR**

La compétence est prise par chacune des ComCom et transférée au PETR qui devient AOM

- Les mêmes enjeux que le scénario 02a à l'exception de l'enjeu d'échelle (périmètre du PETR est celui des 3 Communautés de Communes).

**Enjeu 2 - La Gouvernance du réseau urbain de Langres**

**Enjeu 3 - Le devenir du SMTPL**

**Enjeu 4 – La prise de compétence ... et les ressources**

**Enjeu 5 – La problématique du transport scolaire**

**Enjeu 6 – Le positionnement de la Région.. et le Contrat Opérationnel de Mobilité**

# Scénario 2b – Prise de compétence communautaire, transfert au PETR



## 02b

### AGIR AVEC LE PETR

La compétence est prise par chacune des ComCom et transférée au PETR qui devient AOM



#### POINT DE VIGILANCE

- Le transfert en bloc des services régionaux intégralement réalisés sur le périmètre
- Difficulté d'instaurer un VM en 2021 au regard du contexte de crise actuelle
- SMTPL dissout avec l'ingénierie



#### RÉFLEXION

- Cohérence tarifaire sur les transports scolaires
- La question du financement du TAD à l'échelle du nouveau périmètre
- La pérennisation financière de subventionnement du TAD par la Région (100 K€)
- **Cas de réversibilité réflexion à long terme**



#### AVANTAGES

- Construire un projet de territoire à une échelle plus large pour le TAD
- Décider des services que le PETR souhaite organiser et/ou soutenir via le VM le cas échéant ((maximum taux à 0,8%))
- Acteur de la mobilité reconnu et légitime au niveau du bassin de mobilité et dans le contrat opérationnel de mobilité
- Aucun impact sur les AO2 transport scolaire
- Transfert financier de la ville de Langres pour le réseau Bus étoile

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

Délibération des Conseils communautaires (majorité simple) des Communautés de communes avant le 31 mars 2021 demandant à la Région le transfert de compétence mobilité

En parallèle

Délibération des Conseils Communautaires des EPCI et du Conseil syndical portant transfert de la compétence d'organisation de la mobilité au SMTPL

Notification de ces délibérations à chaque maire

Notification de ces délibérations à chaque EPCI

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

Délibération des Conseils communautaires (majorité qualifiée) des communes membres\*

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.\***

L'absence de délibération dans le délai de 3 mois vaut avis défavorable de transfert au Syndicat mixte.

Le transfert est acquis à la majorité qualifiée nécessaire pour la création d'un syndicat mixte : les conseils municipaux des communes dont la population est supérieure au quart de la population totale concernée.

Arrêtés du préfet:

- portant transfert de compétence des communes aux CC
- portant transfert de la compétence entre les EPCI et le SMTPL

# Merci de votre écoute

Groupement

**iter / CALIA CONSEIL**

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)

2 rue d'Austerlitz - 31000 TOULOUSE

Tel : 05 62 73 53 93

18-20 rue Claude Tillier – 75012 PARIS

[www.caliaconseil.fr](http://www.caliaconseil.fr)

24 Rue Michal - 75013 Paris

Tél : 01 76 74 80 20