



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 4 FÉV. 2022

Les Ministres

à

Monsieur le vice-président du conseil
général de l'environnement et du
développement durable

Monsieur le chef du service de l'inspection
générale de l'administration

Réf. : MT/2022-01-3550

OBJET : Rapport sur les soutiens de l'État en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses (art. 129 de la loi « Climat et résilience »)

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit en son article 129 que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses.

Si une grande majorité de la population habite dans des aires urbaines de plus de 100.000 habitants, un tiers de la population habite dans des espaces peu denses. Ces zones sont structurellement dépendantes de la voiture, utilisée pour plus de 80% des déplacements, qui représentent ainsi une part significative (45%) des kilomètres parcourus en voiture individuelle, et accueillent moins de publics pauvres que les grandes agglomérations. Cependant les habitants sont dans une situation précaire vis-à-vis de l'accès à la mobilité compte tenu de leur dépendance à la voiture et des coûts qui lui sont liés, notamment celui carburant. L'enjeu de la mobilité dans ces zones est donc à la fois social et environnemental.

Face à ce constat, la loi d'orientation des mobilités vise à offrir des solutions de mobilité par tout et pour tous. Une des principales mesures à consister à doter tous les territoires ruraux d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) à la bonne échelle, afin d'y mettre en place des alternatives à la voiture individuelle, comme cela s'est fait historiquement dans les cœurs d'agglomérations avec le développement des transports en commun.

.../...

20, avenue de Ségur
75007 Paris
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.cohesion-territoires.gouv.fr

Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

Ainsi, depuis le 1^{er} juillet 2021, le territoire de chaque communauté de communes est couvert par une autorité organisatrice de la mobilité, l'intercommunalité ou la région, celle-ci se voyant dotée de cette compétence dès lors que le niveau intercommunal n'a pas souhaité assumer cette compétence. La compétence des AOM s'est par ailleurs étoffée pour renforcer leur rôle stratégique et d'animation de l'écosystème local ainsi que leurs moyens d'action, en particulier en matière de mobilités partagées, actives et solidaires considérant que les transports publics collectifs n'ont pas de pertinence économique dans les territoires peu denses, au-delà du réseau structurant régional (TER et cars).

Le modèle économique des AOM repose sur une contribution des usagers, de la collectivité ainsi que des employeurs du territoire via le versement mobilité, impôt assis sur la masse salariale des entreprises publiques et privées de plus 10 salariés, que l'AOM peut percevoir dès lors qu'elle a mis en place un service régulier de transport.

Dans le cadre de l'examen parlementaire de loi d'orientation des mobilités, la question du modèle économique des services de mobilité à mettre en place par ces nouvelles AOM a soulevé d'importants débats : d'une part, sur la possibilité de mettre en place un versement mobilité en l'absence de services réguliers de transport, d'autre part sur la capacité à assurer une telle politique, les territoires peu denses ne disposant pas nécessairement de bases fiscales suffisantes. A ce titre, des propositions d'affectation de fiscalité nationale telles que la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ou de mécanismes de péréquation ont été formulées.

Dans ce contexte, nous souhaiterions connaître votre diagnostic et vos recommandations quant au modèle économique des AOM en zone peu dense.

Votre rapport comportera tout d'abord une estimation générale des coûts d'investissement et de fonctionnement et moyens nécessaires à la mise en place d'un panel de services sur ces territoires, en partant par exemple de collectivités exemplaires en la matière. Ensuite, nous souhaiterions qu'il puisse recenser les soutiens de l'État d'ores et déjà en place comme par exemple les dotations et soutiens à l'ingénierie, qu'ils soient ou non spécifiques à la mobilité. A cet égard, vous êtes invités à examiner leur effet levier et formuler des recommandations le cas échéant pour améliorer ces dispositifs.

Enfin, vous examinerez, au regard des enjeux de politiques publiques et s'agissant d'une politique décentralisée, l'opportunité de créer de nouveaux dispositifs de financement. Vous examinerez l'opportunité de proportionner ces aides à l'offre de services mise en place, et plus globalement à une politique de mobilité durable (cf. les recommandations 30 et 35 du rapport de Philippe Duron dont les pages 71 à 80 pourront également être utiles à la mission). Précisément, le rapport devra fournir des éléments d'éclairage, comme en dispose la loi, sur la possibilité de financer les services de mobilité dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement une part de TICPE aux communautés de communes qui ont institué un versement mobilité et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité.

Nous souhaiterions pouvoir disposer de votre rapport fin mars 2021.



Jacqueline GOURAULT



Jean-Baptiste DJEBBARI