

Construire une offre locale de transport


Quels outils pour une mobilité durable
en milieu rural et périurbain ?

décembre 2009



Nous tenons à remercier vivement les porteurs de projet qui ont contribué, par leur collaboration, à la rédaction de ce guide pour leur disponibilité et leur investissement. Merci à Karim AIT YOUCEF (Association Voiture & Co), Fabien AVIGNON (Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité), Didier BODA et Eric PATOUX (SITUS), Mariana BONET (conseil général des Alpes-Maritimes), Stéphanie BRUNOIS (Pays du Doubs Central), Aurélien CAILLAT puis Johan LEBAS (Mission Mobilité), Cécile COYEZ (pays des Vallées d'Anjou), Daniel FAUDRY (Alpes Autopartage), Florence LEMETAYER et Arnaud MATHIAN (conseil régional de Bourgogne), Emilie LENGAGNE et Franck SPICHT (AFEJI), Pascal MARCELLY (MSA Dordogne), Julien MENANTEAU (conseil général de l'Yonne), Philippe PASQUET (communauté de communes du Val de Garonne), Laurence ROUVIER et Charles ABORD HUGON (mission locale Nivernais Morvan), Delphine RUET (conseil général du Finistère), Jean-Baptiste SCHMIDER (Auto'trement), Michel SERIN (maison de santé Amandinoise), Martine SOUVESTRE (MSA Maine-et-Loire), sans lesquels le présent guide n'aurait pu être réalisé.

● sommaire

Préface	p. 7
Avant-propos	p. 9
 SIX QUESTIONS A SE POSER	p. 11
1. Qu'est-ce qu'un service de mobilité ? - Quelles différences entre transport public et transport privé ?	p. 13 p. 13
2. Ai-je un besoin à satisfaire en termes de mobilité sur mon territoire ? - Au préalable, quels sont mes objectifs ? - Quelle méthode retenir ?	p. 15 p. 15 p. 16
3. Suis-je compétent pour organiser ce service ? - Cadrage - Si j'ai la compétence pour mettre en place un service de mobilité mais qu'il est déjà présent sur le territoire, comment puis-je le soutenir ? - Si je ne possède pas la compétence pour organiser le service de mobilité : comment puis-je agir dans ce domaine ? - Est-ce que je peux le soutenir ? - Dois-je consulter certaines personnes ? - Quelles en sont les implications en termes de concurrence ? - Est-ce que j'entends l'exécuter par mes propres moyens ? - Quelle sera la meilleure solution juridique ?	p. 18 p. 18 p. 20 p. 20 p. 22 p. 22 p. 23 p. 23 p. 24
4. Comment créer les conditions d'une coopération entre acteurs en matière de transport ?	p. 25
5. Comment coordonner le service de mobilité que j'entends créer avec d'autres services sur le territoire retenu ?	p. 26
6. Comment lier la création d'un service de mobilité à des préoccupations de développement durable ? - Limiter la demande de mobilité contrainte - Adapter l'offre de transport à la diversité des usages - Mettre en valeur les espaces et préserver l'environnement et le climat	p. 27 p. 27 p. 27 p. 28



OUTILS ET ETUDES DE CAS

	p. 31
fiche n° 1 : La centrale d'information multimodale	p. 35
- La plate-forme d'information multimodale Viaoo du Finistère	p. 40
- La plate-forme Mobilité en Bresse bourguignonne	p. 46
- La centrale de mobilité Bièvre Valloire pour l'insertion - association Tacot Bièvre Valloire Mobilité	p. 51
fiche n° 2 : L'autopartage	p. 59
- Autopartage – SCIC Auto'trement	p. 69
- Autopartage – association Alpes-AutoPartage	p. 76
fiche n° 3 : Le covoiturage	p. 83
- Appui au covoiturage dans le département du Finistère	p. 92
- Site internet de covoiturage – conseil général des Alpes-Maritimes	p. 97
fiche n° 4 : Le transport privé à but social	p. 101
- Expérimentation d'un transport social privé – MSA Maine-et-Loire et pays des vallées d'Anjou	p. 107
- Service « accompagnement transport » – APAMH	p. 113
- Plate-forme « Bougez vers l'emploi » – association Voiture & Co	p. 118
fiche n° 5 : Les dispositifs financiers d'aide à la mobilité	p. 127
- Aide financière en matière de transport vers les maisons de santé – conseil régional de Bourgogne	p. 134
fiche n° 6 : Les prêts et locations de véhicules et de deux-roues	p. 139
- Plate-forme mobilité du Nivernais Morvan – mission locale Nivernais Morvan	p. 145
- Services d'aide à la mobilité – association AFEJI	p. 154
fiche n° 7 : Le transport à la demande	p. 161
- Le service de transport Evalys – communauté de communes du val de Garonne	p. 169
- TADOU – service de transport à la demande du pays du Doubs central	p. 175
- Le service de transport à la demande Mobitus – syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (SITUS)	p. 180
- Services de transport à la demande – conseil général de l'Yonne	p. 187

● sommaire

3 fiches structures	p. 192
- L'association loi 1901	p. 192
- Le syndicat mixte	p. 195
- La société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)	p. 198
6 fiches réglementation	p. 201
- Le transport public et privé de personnes en milieu rural et périurbain, activités et qualifications juridiques	p. 201
- Le périmètre de transports urbains (PTU)	p. 205
- Une offre de transport adaptée : considérations d'ordre méthodologique	p. 208
- Réglementation générale du transport routier de personnes	p. 210
- Réglementations particulières relatives au transport routier de personnes	p. 211
- Transport public routier de personnes : modes d'exploitation	p. 213
1 fiche sources	p. 218
- Réglementations relatives au transport routier de personnes	p. 218
Annexes	p. 221
- Références bibliographiques et dématérialisées	p. 221

● Préface

Le développement du transport de personnes et de marchandises est depuis la révolution industrielle, indissociable de la croissance économique de nos sociétés.

Le transport de voyageurs en particulier progresse depuis des décennies à un rythme nettement supérieur à celui de la production. Avec la concentration de la population dans les villes et le phénomène de l'étalement urbain, les besoins de mobilité quotidienne sont eux aussi en augmentation continue. En milieu rural ou périurbain, la dissociation géographique croissante entre lieux de résidence, de travail, de loisirs et d'accès aux services oblige les particuliers à recourir de plus en plus à la voiture particulière. On en connaît les conséquences sur l'environnement et l'on mesure les difficultés de certaines catégories de personnes ne pouvant disposer ou utiliser un véhicule personnel.

Dans ce contexte, parler de mobilité locale durable conduit à s'interroger sur la possibilité de découpler croissance économique et recours massif ou exclusif à des modes de transport nuisibles à l'environnement ou générateurs de discriminations économiques et sociales.

Les réponses à apporter peuvent être de natures très différentes. Réponses de moyen ou long terme lorsqu'elles concernent des choix urbanistiques, la création d'infrastructures ou la mise en œuvre d'innovations technologiques. Réponses plus immédiates aussi lorsqu'elles consistent à créer des services de transport réguliers ou à la demande, à expérimenter des modes de partage de véhicule ou à mettre en place des centrales de mobilité...

Le Grenelle de l'environnement a confirmé le poids du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe à 20 % l'objectif de leur réduction d'ici à 2020 et comporte, ainsi que le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, de nombreuses mesures sur les infrastructures, les déplacements urbains et interurbains et le développement de modes de transports alternatifs à l'usage de l'automobile en solo...

Aujourd'hui, la consultation engagée dans le cadre des assises des territoires ruraux est l'occasion d'aborder la question des déplacements dans les bassins de vie ruraux et périurbains afin de tirer pleinement partie du potentiel de développement existant du fait de leur essor démographique. Les campagnes fragiles quant à elles doivent pouvoir compenser le handicap de l'enclavement et construire des projets de développement en lien avec les villes auxquelles elles sont connectées. Dans ces territoires, la mobilité est une condition majeure de développement mais aussi une composante de la solidarité envers les personnes qui ont des difficultés d'accessibilité aux services, elle fait partie d'un « socle de services » indispensable à la vie quotidienne. A toutes les échelles territoriales, le défi consiste à répondre à des besoins de mobilité de différentes natures prenant en considération les enjeux environnementaux, de cohésion sociale et d'accès aux services des populations non motorisées.

A la suite de précédents travaux sur les transports innovants et sur les méthodes d'analyse des besoins, nous avons choisi de travailler avec des collectivités et acteurs privés qui ont expérimenté et développé des démarches contribuant à la mobilité en milieu rural et périurbain. Au terme d'une année de travail, cet ouvrage présente un panel de solutions qui répondent à la diversité des situations et des publics. Partant du principe qu'il n'y a pas de bon outil en soi s'il n'est pas référé aux besoins existants et s'il ne s'insère pas dans une organisation plus large de l'ensemble des moyens de déplacements et de leur interconnexion, il propose pour sept types d'outils et systèmes de mobilité, des analyse en termes d'organisation et de coopération, des options de montages juridiques et financiers, des fiches techniques et juridiques. Il est en outre illustré des expériences et pratiques des collectivités, associations et entreprises qui ont contribué à ce travail dont l'ambition est d'accompagner les acteurs locaux dans la mise en œuvre d'une mobilité durable

Pierre DARTOUT

Délégué interministériel à l'aménagement
et à la compétitivité des territoires

Marc CENSI

Président d'ETD

Fabrice HEYRIES

Directeur général de l'action sociale

Daniel BURSAUX

Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

● Avant-propos

Ce guide s'adresse aux porteurs de projet, publics ou privés, désireux d'intervenir dans le champ de la mobilité. Il est construit en deux temps :

- une première partie proposant un cadrage pour aider le maître d'ouvrage à se positionner par rapport à la réglementation sur les transports, à évaluer ses marges de manœuvre et à construire des partenariats adaptés,
- une seconde partie, opérationnelle, présentant sept outils de la mobilité, pour accompagner le porteur dans le montage technique, juridique et financier d'une offre locale de transport.

Le présent ouvrage n'a pas vocation à être exhaustif. Les sept outils présentés ont été sélectionnés en vertu de leur caractère innovant et de leur applicabilité en milieu rural et périurbain. C'est pourquoi les modes de circulation douce ne font pas l'objet d'une analyse spécifique, mais complètent néanmoins la palette d'outils à la disposition des porteurs de projet pour constituer une offre locale de mobilité.

Cet ouvrage a été pensé comme un outil pratique. Il s'appuie sur des expériences menées par des acteurs de terrain. Leurs initiatives, aussi bien publiques que privées, menées dans les domaines de l'insertion sociale et/ou professionnelle, de la mobilité durable, de l'information, ont alimenté nos réflexions et nous ont permis de tirer les enseignements repris dans les fiches outils et les études de cas.



Six questions à se poser

● problématique

Cette première partie a pour ambition d'aider le maître d'ouvrage, qu'il soit personne publique ou personne privée, à se positionner et à mesurer ses moyens d'action dans la mise en place d'une offre de déplacement. Ce premier moment de questionnement a pour objectif de l'accompagner dans la définition de son projet et le guider vers le choix d'un outil adapté à la nature et aux caractéristiques de son besoin (voir deuxième partie).

Le porteur de projet sera amené à se poser six questions :

- qu'est-ce qu'un service de mobilité ?
- quelle est la nature du besoin en mobilité à satisfaire ?
- quelles sont les marges de manœuvre dont dispose le porteur de projet ?
- quelle coordination possible entre un service de mobilité et l'offre de transport existante ?
- quelle coopération créée entre les acteurs au service de la mobilité ?
- quelle intégration du service dans une réflexion globale de développement durable ?

1. Qu'est-ce qu'un service de mobilité ?

Un service de mobilité est un service destiné à améliorer la mobilité d'un public déterminé ou du public en général sur un territoire défini. Il peut s'agir d'un service de transport stricto sensu (service de transport régulier, transport à la demande, transport privé), d'un service destiné à faciliter un déplacement en permettant l'accès à un moyen de transport (covoiturage, autopartage, prêt ou location de véhicules), voire d'une aide financière.

Un service d'information et de sensibilisation en matière de transport peut également participer à l'amélioration de la mobilité des personnes sur un territoire identifié. On parlera de centrale d'information ou de plate-forme de mobilité lorsque cette dernière propose certains services de mobilité complémentaires tels que le covoiturage ou le transport à la demande vers les dessertes de transports réguliers.

Une personne morale de droit public compétente ou une personne morale de droit privé peut choisir d'organiser, d'accompagner ou d'exécuter un tel service. Cette faculté va dépendre du type de service retenu. En effet, ce choix va déterminer les règles applicables.

Ainsi, selon le type de service retenu, son organisation va pouvoir bénéficier au public en général, à certains publics en particulier, au personnel ou aux adhérents de la personne morale qui l'organise.

Quelles différences entre transport public et transport privé ?

Les particuliers demeurent libres de se déplacer sur le territoire par leurs moyens de transport personnels ou de transporter des passagers à titre gratuit et en dehors de toute activité professionnelle. Il s'agit ici d'une activité de transport bénévole. A l'inverse, le transport de personnes organisé par une personne morale de droit

public ou de droit privé constitue soit une activité de transport public soit un service privé de transport.

On désigne par **transport public**, « *tous les transports de personnes (...), à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées*¹ ». Il est réglementé notamment par la loi d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI. Il faut préciser ici, que le transport effectué par taxi, véhicule de petite ou de grande remise, ambulance ou par la location d'un véhicule sans chauffeur ne relève pas de la LOTI mais de réglementations particulières².

Trois types de services caractérisent l'activité de transport public :

- les services réguliers publics, services « *offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance*³ » (par exemple, les dessertes régulières urbaines ou interurbaines).
- les services à la demande, également offerts à la place mais empruntant des itinéraires déterminés en partie en fonction de la demande des usagers (transport à la demande pour le compte d'autrui). Ces derniers peuvent être organisés pour une catégorie particulière d'usagers. C'est notamment le cas des services répondant aux besoins particuliers de populations scolaires ou de personnes handicapées.
- les services occasionnels, désignant les circuits à la place ramenant les voyageurs à leur point de départ et les mises à disposition exclusive d'un véhicule pour un ou plusieurs groupes d'au moins dix personnes.

1. Article 5 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI.
 2. Voir la fiche « Réglementations particulières relatives au transport routier de personnes »
 3. Article 25 du décret n°85-891 du 16 août 1985.

A côté de ces services de transport public organisés pour le compte d'autrui, les collectivités publiques et les personnes morales de droit privé peuvent organiser, accompagner et exécuter un **service privé de transport** (transport privé) pour leur personnel ou leurs adhérents. Ce type de transport n'est pas soumis aux conditions imposées en principe aux transporteurs de personnes dans le cadre d'un transport public. L'organisation d'un tel service doit néanmoins remplir certains critères pour pouvoir bénéficier de ce régime assoupli⁴.

En conséquence, et face à la diversité des services de mobilité susceptibles d'être mis en place, le porteur de projet ne doit pas perdre de vue que c'est de l'observation et de l'analyse du besoin que dépendra la pertinence de sa réponse.

4. Voir la fiche « Le transport public et privé de personnes en milieu rural et périurbain, activités et qualifications juridiques »

2. Ai-je un besoin à satisfaire en termes de mobilité sur mon territoire⁵ ?

L'analyse des besoins est un préalable nécessaire à toute réflexion sur la construction d'une offre de mobilité. Avant de choisir parmi le panel d'outils, le porteur de projet doit disposer d'un état des lieux de l'offre existante, avoir évalué la demande et avoir ciblé le ou les public(s) bénéficiaire(s).

Au préalable, quels sont mes objectifs ?

L'analyse des besoins est un élément d'aide à la décision qui participe à la définition du projet, notamment pour identifier les cibles, hiérarchiser les besoins ou sélectionner les outils les mieux adaptés. Le manque d'exhaustivité des travaux d'analyse, la réserve observée chez certaines personnes ne souhaitant pas ou n'osant pas exprimer leurs besoins, la multiplication des relais dans la récupération des informations ne permettent pas d'acquérir une connaissance exhaustive des besoins réels. Mais une analyse de besoins formalisée permet de s'en approcher. En ce sens, elle constitue une étape essentielle avant la prise de décision. L'analyse

de besoin ne peut se limiter à un travail de recensement. Elle doit s'inscrire dans un projet et dans une chaîne de décision.

La question de la mobilité en milieu rural et périurbain recouvre trois types d'enjeux : garantir à tous l'accès aux services, maintenir ou développer l'attractivité d'un territoire, structurer un espace. Il est important que le porteur de projet se positionne au regard de ces différentes dimensions de la mobilité et précise l'intérêt qu'il porte à chacun de ces enjeux. La méthode d'analyse des besoins retenue en découlera.

Enfin, les publics potentiellement bénéficiaires ont des besoins variés. Pour définir la méthode d'analyse des besoins, le porteur de projet doit garder à l'esprit que les attentes sont différentes en fonction des publics et sont parfois difficiles à concilier. A titre d'exemple, le tableau ci-dessous rappelle les principaux motifs de déplacements, destinations et plages horaires par catégorie de public.

• Motifs de déplacement et plages horaires par public

Publics	Motifs de déplacement	Destination	Plages horaires
Jeunes	Loisirs Activités culturelles Formation	Pôles urbains Sites de loisirs Sites de formation	Les plages horaires sont très variables et impliquent des déplacements dans les « périodes creuses » : mercredi après-midi, week-end, soirées et vacances scolaires
Personnes âgées	Marchés Démarches administratives Services de santé Activités de loisirs	Pôles urbains Marchés Cabinets médicaux Foyer logement...	Jours de marché Journée
Personnes en parcours d'insertion professionnelle	Démarches administratives Emploi Entretien Services de santé	Préfecture Services sociaux Pôle emploi Zones d'activités Entreprises Cabinets médicaux	En semaine, parfois sur des horaires décalés

5. Pour plus d'information, vous pouvez consulter le guide « Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain – quelles méthodes d'analyse des besoins ? » ETD, juillet 2007. Téléchargeable sur le site www.projetdeterritoire.com.

Les catégories de publics ne sont pas homogènes et certaines personnes peuvent combiner plusieurs caractéristiques, complexifiant de fait la réponse à apporter.

C'est pourquoi, avant de définir la méthode retenue pour l'analyse des besoins, il est important que le porteur de projet ait défini les grandes lignes de son projet : quelle ampleur compte-t-il donner au projet ? quels partenaires souhaite-t-il associer ? pour quelles raisons se lance-t-il dans une analyse de besoins ? quels sont les résultats attendus ?

Ces différents éléments permettront d'adapter le format de l'analyse des besoins. Il est en effet important de la calibrer en fonction des objectifs afin de ne pas faire naître auprès de la population, des acteurs et des partenaires des attentes auxquelles il ne pourra être répondu.

Quelle méthode retenir ?

L'analyse des besoins peut être menée en interne ou en externe par le biais d'un prestataire ou de partenaires, en fonction des objectifs que se fixe le porteur de projet. Le recours à un prestataire extérieur permet de mobiliser des compétences spécifiques et de s'assurer d'une prestation en un temps limité. Le recours à des partenaires locaux ou la réalisation en interne de l'analyse privilégient l'animation territoriale. Que l'analyse soit menée en interne ou en externe, le recueil des besoins peut être réalisé par des intermédiaires, qui permettent de toucher des publics cibles (élus, socioprofessionnels...) ou directement auprès de la population par enquête téléphonique ou par questionnaire.

Les méthodes d'analyse de besoins peuvent être restreintes et cibler certains publics, certains territoires ou certains motifs de déplacements en fonction des ambitions que s'est donné le porteur de projet et/ou de ses compétences. Ce resserrement de l'analyse sur quelques cibles déterminées modifie alors la forme de l'analyse ainsi que la nature des partenaires associés.

Malgré le caractère spécifique de chaque analyse de besoins, un certain nombre d'étapes et d'impératifs guident la définition de la méthode.

Tout d'abord, le porteur de projet doit se donner les

moyens d'engager une démarche partagée et viable. Pour cela, il doit identifier en amont ses partenaires et les associer au projet. Cette collaboration initiale permet de les impliquer, de créer des habitudes de travail et des automatismes auprès des partenaires qui seront amenés à intervenir en tant que financeurs, relais ou prescripteurs par exemple. La phase d'analyse des besoins peut également être l'occasion de structurer un réseau de partenaires et de créer une dynamique locale.

Le porteur de projet doit également être en mesure de se projeter dès la phase amont en ayant connaissance du panel de solutions possibles (voir deuxième partie). Cette projection permet d'adapter l'analyse des besoins aux exigences de la mise en œuvre. Les implications juridiques, financières et techniques des différents outils doivent notamment être connues, voire intégrées dans les critères de hiérarchisation des solutions.

Le partage de la connaissance du territoire est un autre élément important de l'analyse des besoins. Il est l'occasion pour le porteur de projet et ses partenaires éventuels de s'interroger sur le fonctionnement du territoire, les pratiques des publics en matière de mobilité, l'offre existante, les problématiques spécifiques au territoire... Cette étape doit également être l'occasion d'adopter une approche prospective, sous peine de mettre en place un service rapidement obsolète.

Une analyse de besoins ne peut faire l'économie d'un temps de consultation destiné à faire remonter les besoins ressentis par la population. Elle peut être réalisée directement auprès de la population ou des usagers, via des enquêtes téléphoniques, des questionnaires ou indirectement, en travaillant avec des représentants (élus rapportant les besoins des administrés, associations d'usagers des transports...) ou encore des « spécialistes » tels que les professionnels intervenant dans le champ de la mobilité, les prestataires de services, les socioprofessionnels.

Enfin, le porteur de projet doit avoir le souci de construire une offre adaptée et viable. L'analyse de besoins doit fournir des éléments d'information sur lesquels le porteur de projet pourra s'appuyer pour élaborer une offre de mobilité. Cette exigence implique de s'assurer de la légitimité des besoins et de leur caractère impératif ; un besoin exprimé ne signifie pas systématiquement un besoin réel et impose une certaine vigilance par rapport aux informations recueillies, un regard critique sur les besoins recen-

sés. Le croisement des résultats de la consultation avec l'offre existante s'avère très utile pour distinguer d'une part les besoins satisfaits et d'autre part les besoins non satisfaits du fait d'un manque d'information ou d'une méconnaissance de l'existant ou parce qu'aucune offre existante n'y répond. Par ailleurs, l'exigence de viabilité technique et financière implique un travail de hiérarchisation des besoins en fonction des moyens dont dispose le porteur de projet et des objectifs qu'il s'est fixé.

L'analyse de besoins permet au porteur de projet de vérifier l'existence de besoins, de définir son projet et de se lancer dans la phase opérationnelle.

3. Suis-je compétent pour organiser ce service ?

Se poser la question de sa compétence revient à vérifier si, pour un service de mobilité identifié et à l'intérieur d'un périmètre défini, la loi permet au porteur de projet d'intervenir et si oui, dans quelles conditions.

Cadrage

Il est nécessaire pour répondre à cette question, de procéder à la qualification juridique du service retenu. Cette tâche revient à déterminer si le service que le porteur de projet entend prendre en charge, constitue :

- un service appartenant par nature à une personne publique :
le transport public routier de personnes régulier ou à la demande est ainsi un service ressortissant de la compétence de principe d'une autorité publique, l'autorité organisatrice de transport.
- une activité de nature privée présentant un intérêt général pour la collectivité :
l'organisation d'une centrale d'information ou d'un service de covoiturage rentre par exemple dans ce cadre. Il n'est pas nécessaire d'être autorité organisatrice de transport pour pouvoir mettre en place de tels services.
- une activité de nature commerciale :
la mise en place d'un service d'autopartage ou la location ou le prêt de véhicules sont en principe des activités de nature privée donc relevant de personnes de droit privé (entreprises, associations). Il n'est là pas non plus nécessaire d'être autorité organisatrice de transport pour pouvoir organiser, accompagner ou exécuter ce type d'activité.

En matière de transport routier de personnes,

Lorsque ce type de transport est réalisé pour le compte d'autrui, son organisation constitue un transport public et s'il s'agit d'un service régulier ou à la demande, un service public relevant d'une personne publique compétente en matière de transport. Ces autorités organisatrices de transports (AOT) organisent les transports publics selon leurs domaines de compétence. Il est nécessaire, lorsque l'on projette de créer un service de mobilité, d'avoir en tête la répartition suivante afin de déterminer l'autorité organisatrice de transport dont on dépend.

En matière de service privé de transport,

Une personne morale de droit public ou privé peut décider d'organiser un service de transport pour son personnel ou ses membres en dehors de toute exigence de compétence en matière de transport. Il n'est pas nécessaire ici, que cette personne soit autorité organisatrice de transport. Certaines conditions doivent cependant être remplies. Le transport doit ainsi être effectué à titre gratuit, exécuté au moyen de véhicules appartenant à l'organisateur ou pris en location sans conducteur et enfin, servir exclusivement aux besoins de fonctionnement de l'établissement⁶.

En ce qui concerne les services de mobilité hors transport,

A côté de ces services de transport, certains services de mobilité sont des activités de nature privée mais qui, en raison de leur intérêt général, peuvent être organisées aussi bien par une personne privée que publique. Le covoiturage illustre ce cas de figure. En effet, les particuliers sont libres de s'organiser entre eux pour se déplacer avec le même véhicule si ce déplacement ne donne pas lieu à rémunération⁷. Cette organisation peut néanmoins être assumée par une personne morale de droit privé (entreprises, associations) mais également par une personne

6. Voir la fiche « Le transport public et privé de personnes en milieu rural et périurbain, activités et qualifications juridiques »

7. Une participation aux frais de carburant et à l'amortissement de l'usure de la voiture peut cependant être prévue. Voir notamment en ce qui concerne le calcul de ces frais, le Bulletin Officiel des impôts 5F-2-08 N°14 du 8 février 2008 relatif aux frais de voiture automobile.

Autorités organisatrices de transport de personnes	Domaines de compétence
Région	<ul style="list-style-type: none"> ■ transports ferroviaires régionaux de personnes (TER) et transports de substitution, ■ services réguliers ou à la demande de transport routier de personnes d'intérêt régional.
Département	<ul style="list-style-type: none"> ■ services réguliers et services à la demande de transport hors des périmètres de transports urbains (PTU) ou entre ces périmètres, à l'exclusion des liaisons d'intérêt national ou régional, ■ transports scolaires hors PTU.
<p data-bbox="193 556 743 582">Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ communautés urbaines (compétence en matière de transport obligatoire), ■ communautés d'agglomération, (compétence en matière de transport obligatoire), ■ syndicats intercommunaux à vocation unique ou multiple compétents en matière de transport et ayant défini un périmètre de transports urbains (PTU), ■ syndicats mixtes compétents en matière de transport ayant défini un PTU, ■ communautés de communes compétentes en matière de transport ayant défini un PTU, ■ communes si elles ont défini un PTU. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ transports publics réguliers ou à la demande transports publics urbains, ■ transports scolaires à l'intérieur du périmètre de transport urbain.
<p data-bbox="193 1111 767 1163">Autorités organisatrice de transport par délégation (dites autorités organisatrices de second rang, A02)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ établissement public de coopération intercommunale compétent, ■ syndicat mixte compétent, ■ communes, ■ établissement d'enseignement (transport scolaire), ■ association de parents d'élèves (transport scolaire), ■ association familiales (transport scolaire). 	<ul style="list-style-type: none"> ■ services de transport routier de personnes délégués par une autorité organisatrice de transports routier de personnes. <p data-bbox="874 1328 1406 1380">Exemple : transport à la demande délégué par un Département.</p>

morale de droit public en raison de l'intérêt qu'elle représente pour les habitants du territoire.

Par ailleurs, certains services de mobilité, présentant une nature commerciale, relèvent en principe de l'initiative privée. C'est le cas par exemple de l'autopartage qui correspond la plupart du temps à un service de location de véhicules et au prêt de véhicules à titre onéreux. La personne morale de droit privé apparaît la mieux placée pour porter ce type de service. Néanmoins, il a été admis qu'une personne publique puisse intervenir pour ce type d'activité lorsque deux conditions sont réunies⁸:

- la satisfaction d'un besoin collectif de la population locale par l'intervention publique (intérêt public local),
- la carence ou l'insuffisance qualitative ou quantitative de l'initiative privée (carence de l'initiative privée).

Ces deux conditions cumulatives sont appréciées en fonction des circonstances particulières de temps et de lieux dans lesquelles a été créé le service. Si elles se trouvent remplies, la personne publique sera en droit d'organiser une telle activité alors constitutive d'un service public industriel et commercial.

Si j'ai la compétence pour mettre en place un service de mobilité mais qu'il est déjà présent sur le territoire :

comment puis-je le soutenir ?

Une personne publique ou privée peut soutenir l'organisation ou l'exécution d'un service de mobilité. La nature et l'intensité de ce soutien vont dépendre de la personne qui l'apporte, du bénéficiaire de l'aide et de l'activité aidée.

En ce sens, une personne morale de droit privé est libre de soutenir l'initiative privée ou publique en faveur de la mobilité de personnes lorsque ce soutien est en lien avec son objet social. L'aide d'une personne publique à ce type de service est en revanche encadrée.

Le régime applicable à cette dernière qu'elle soit de nature matérielle, financière ou technique, dépendra de la forme juridique de la personne bénéficiaire. En effet, il faut

distinguer l'aide apportée à une entreprise de l'aide apportée à une association.

Dans le premier cas, la personne publique devra nécessairement se référer aux règles applicables en matière d'aides publiques aux entreprises⁹. En ce qui concerne le financement de services de transport publics exploités en régie, affermés ou concédés par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale, leur nature industrielle et commerciale limite en principe l'intervention financière publique¹⁰.

Concernant l'aide publique apportée à une association, cette aide ne sera admise que si l'activité associative satisfait un intérêt public local. Elle pourra revêtir diverses formes telles qu'une subvention, une mise à disposition de locaux, de personnel (sous conditions) ou encore certaines prestations de services (travaux d'entretien, reprographie, secrétariat, prêt...).

Enfin, une personne privée ou publique peut par ailleurs simplement aider le porteur de projet dans sa recherche de partenaires financiers et techniques voire dans sa démarche. Ce sera par exemple le cas lorsqu'une collectivité publique assurera avec certains partenaires (Ademe, ARPE, CCI, CETE...), l'accompagnement d'une entreprise souhaitant réaliser un Plan de Déplacements Entreprise (PDE).

Si je ne possède pas la compétence pour organiser le service de mobilité :

comment puis-je agir en ce domaine ?

La possibilité d'organiser ou d'exécuter un service de mobilité va dépendre du type de service et de sa nature juridique.

1. Concernant l'organisation d'un service de mobilité,

S'il s'agit d'un service appartenant par nature à une autorité organisatrice de transport (service de transport régulier de personnes et service à la demande pour le compte d'autrui), certaines collectivités publiques non compétentes en la matière pourront se voir déléguer une telle compétence dans le cadre d'une convention.

8. Conseil d'Etat, Section du contentieux, 30 mai 1930, Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers, Rec. 583.

9. Articles L.1511-1 et suivants et articles R.1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

10. Voir les articles L.2224-2 pour les services publics communaux et intercommunaux et L.3241-5 du CGCT pour les services publics départementaux.

Tel sera le cas par exemple d'une communauté de communes située en zone rurale qui, suite à la signature d'une convention portant délégation de compétence du transport à la demande avec le Département, organisera un tel service sur son territoire.

Une collectivité publique, une entreprise ou une association pourra, sous certaines conditions¹¹, organiser un transport de ses membres dans le cadre d'un service de transport privé.

En ce qui concerne les services de mobilité ne consistant pas en un service de transport stricto sensu, certains d'entre eux se caractérisent par la satisfaction d'un intérêt général tandis que d'autres sont de nature commerciale.

Dans le premier cas, une personne publique ou privée pourra le prendre en charge directement ou passer une convention avec la personne compétente pour participer à l'organisation de ce dernier ou s'en voir confier l'organisation.

Dans le second cas, les personnes privées seront mieux placées pour prendre en charge l'organisation de tels services de mobilité (autopartage, prêt de véhicules). La personne publique ne peut intervenir que si un intérêt public local et la carence de l'initiative privée le justifiaient. Dans les deux cas de figure et si la personne publique est habilitée à intervenir, une personne publique ou privée pourra organiser de tels services sans passer de convention particulière pour le faire.

2. Concernant l'exécution d'un service de mobilité,

Pour ce qui est du transport de personnes au sens strict, les entreprises exerçant une activité de transport public routier de personnes doivent être inscrites au registre des transporteurs¹². Le transport public étant une activité réglementée, son accès est ainsi subordonné à la satisfaction de

conditions particulières d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle.

L'entreprise de transport désigne en droit communautaire¹³ « toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité ». Rentrent ainsi dans ce cadre, les sociétés commerciales ayant pour objet social une activité de transport public exercée à titre principal, et ce, quel que soit le nombre de véhicules utilisés. Les régies de transport et les associations qui, bien qu'organismes à but non lucratif, exercent une activité commerciale à titre principal répondent également à cette définition. L'honorabilité professionnelle des dirigeants de ces entreprises de transport est appréciée à partir du bulletin n°2 du casier judiciaire demandé par l'administration, leur capacité financière calculée en fonction des capitaux propres de l'entreprise et leur capacité professionnelle en fonction des diplômes, de l'expérience du professionnel ou après sa réussite à un examen¹⁴.

Les particuliers et les associations qui exercent des activités de transport régulier, de transport scolaire ou de transport à la demande et qui utilisent un véhicule de moins de dix places conducteur compris, en cas de carence de l'offre de transport¹⁵, sont également considérés comme des entreprises de transport. Leur inscription au registre des transporteurs est ici soumise à la seule condition d'honorabilité professionnelle.

Une fois ces conditions remplies, l'entreprise va devoir passer une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice de transport de personnes pour exploiter un tel service. Cette convention pourra être selon le mode de rémunération retenu pour l'exploitant, une délégation de service public ou un marché public¹⁶.

11. Voir fiche « le transport public et privé de personnes en milieu rural et péri urbain, activités et qualifications juridiques ».

12. Article 5 du décret n° 85-891 du 16 août 1985.

13. Article 1^{er} § 2 de la directive 96/26 du 29 avril 1996.

14. Articles 5 à 11 du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers urbains de personnes.

15. Cette catégorie d'entreprises de transport est apparue avec l'article 54 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, devenu l'article 29 alinéa 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

16. Voir la fiche « Le transport public et privé de personnes en milieu rural et périurbain, activités et qualifications juridiques ».

En ce qui concerne le service privé de transport, l'entreprise, l'association ou la collectivité publique qui organise une telle activité pour ses propres besoins de fonctionnement n'est pas soumise à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs. Mais si elle fait appel à une entreprise pour l'exécution de ce transport, celle-ci devra être inscrite au registre des transporteurs tenu par le préfet de région et remplir les conditions précitées (honorabilité professionnelle, capacité financière et capacité professionnelle).

En dehors des services de transport de personnes au sens strict, une personne privée ou publique pourra organiser ou gérer un service de mobilité tel que le covoiturage ou un dispositif d'information en matière de transport si elle bénéficie des moyens matériels, humains ou encore financiers pour le faire. A côté de ces types de services, l'autopartage, le prêt de véhicules ou l'aide financière à la mobilité pourront être gérés directement par une personne publique sous certaines conditions. En ce qui concerne les deux premiers services, il est nécessaire encore une fois de préciser que l'initiative privée devra être défaillante et que ce service devra satisfaire un intérêt public local pour que l'initiative publique soit admise. Concernant l'aide financière à la mobilité, la personne publique qui entend assumer le versement de ce type d'aide devra nécessairement agir sur le fondement d'un de ses domaines de compétence comme l'aide sociale ou la formation professionnelle¹⁷ par exemple.

Est-ce que je peux le soutenir ?

Le soutien privé d'un service de mobilité est libre, sous réserve d'être en lien avec l'objet social de la structure privée.

Le soutien public doit, lui, impérativement se fonder sur un domaine de compétence de la personne publique à l'origine de ce soutien et sur un intérêt public local. En ce sens, une collectivité territoriale doit se fonder sur un de ses domaines de compétence voire sur sa clause générale de compétence et sur la satisfaction d'un intérêt public

local pour apporter son soutien à un service de mobilité. Un établissement public (syndicat mixte, établissement public de coopération intercommunale) doit également fonder son soutien sur une de ses compétences, obligatoirement inscrites en ses statuts. En l'absence de compétence pour soutenir un service de mobilité, la personne publique ne peut aider ce dernier.

Dois-je consulter certaines personnes ?

La compétence pour organiser ce service étant vérifiée, il est important de s'interroger sur les personnes à consulter pour mettre en œuvre ce service. Organiser un service de mobilité implique nécessairement de travailler avec certains partenaires compétents en la matière ne serait-ce que pour créer les conditions d'un partenariat efficace. Ces derniers varient selon le type de service retenu et selon l'objet de cette consultation (répondre à un besoin d'ordre technique, matériel, juridique ou financier).

En premier lieu, le porteur de projet, s'il est situé en milieu rural ou périurbain, doit nouer des contacts avec le conseil général afin de signer une convention permettant de légaliser son intervention. En effet, les conseils généraux sont les autorités organisatrices des transports (AOT) pour les territoires non-couverts par un périmètre de transport urbain (PTU). De ce fait, les conseils généraux définissent le cadre d'intervention en matière de mobilité.

Créer une centrale d'information en matière de transport sur un territoire défini implique, au préalable, de s'être organisé avec les autorités organisatrices de transports pour récupérer cette information.

Mettre en place un service de transport à la demande nécessite de prendre en compte la question de la concurrence éventuelle avec les artisans taxis du territoire. Etudier ce point de droit apparaît en conséquence préférable, que cette étude soit effectuée par un service juridique d'une collectivité publique partenaire ou par un spécialiste. Par ailleurs, le transport de personnes ayant des difficultés de déplacement peut être inclus dans une offre de services d'assistance à domicile. Le centre communal d'action

17. Voir également l'article L.1611-6 et les articles R.1611-2 à R.1611-15 du CGCT concernant le « chèque d'accompagnement personnalisé ».

sociale, l'entreprise ou l'association en charge de cette activité doit être agréée par le préfet après instruction du dossier par la Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (DDTEFP) et avis du président du conseil général.

Quelles en sont les implications en termes de concurrence ?

L'organisation d'un service de mobilité ne doit pas porter atteinte au principe de libre concurrence entre opérateurs économiques. Le respect de cette concurrence implique dans un premier temps, que le porteur du projet apprécie si le service qu'il entend organiser est susceptible d'établir une concurrence déloyale à l'égard d'autres acteurs économiques. Dans l'affirmative, il devra prendre certaines dispositions afin de ne pas courir de risque contentieux. Dans tous les cas, un effort d'explication sera nécessaire tant auprès des professionnels qui s'estimeraient lésés que des usagers.

En matière de transport à la demande, l'autorité organisatrice de transport peut faire appel aux taxis par convention et au terme d'une procédure de mise en concurrence. Ainsi, à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain (PTU), le conventionnement pourra directement intervenir entre l'AOTU et les taxis ou sous forme d'un contrat de sous-traitance entre l'exploitant du réseau urbain et les taxis. En zone non urbaine, la convention de transport à la demande pourra être passée entre les taxis et le Département ou le titulaire d'une délégation de compétence du conseil général (commune ou groupement de communes A02).

La personne publique organisatrice devra également se soumettre aux obligations particulières de publicité et de mise en concurrence¹⁸ lorsqu'elle passera commande de services de transport public ou lorsqu'elle recherchera un partenaire à qui confier la gestion d'un service public de transport.

Pour ce qui est de l'exécution du service, la personne en charge de ce dernier ne devra pas fausser le libre jeu de

la concurrence par son action. Soumise aux exigences du droit de la concurrence qu'elle soit personne publique ou privée, elle devra s'interdire toute pratique anticoncurrentielle à l'égard de ses concurrents. La personne publique par exemple, ne devra pas utiliser sa position de gestionnaire de service public dans son activité concurrentielle au risque de commettre un abus de position dominante.

Est-ce que j'entends l'exécuter par mes propres moyens ?

Le choix de l'exécution d'un service de mobilité va dépendre des moyens humains, matériels et financiers du porteur du projet. En effet, certains services de mobilité comme l'autopartage ou le transport à la demande impliquent certains investissements de départ en termes de local, de matériel et de personnel. Le choix fait par le porteur de projet compétent quant à l'exécution de ce service va donc varier en fonction de ses moyens et de sa capacité à mobiliser les financeurs publics ou privés potentiels.

Pour la personne publique à l'initiative du projet, choisir le mode d'exécution du service qui relève de sa compétence, revient à opter pour une exécution du service en régie directe (avec ses propres moyens humains et matériels) ou par une exécution externalisée.

Dans tous les cas la nature industrielle et commerciale du service de transport public implique d'autonomiser ce service. Pour cela, l'autorité organisatrice de transport (AOT) devra créer soit une régie dotée de la seule autonomie financière soit un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).

Lorsque l'exécution du service aura été confiée à un tiers, une convention de délégation de service public (DSP) ou un marché public devra déterminer les droits et les obligations des deux parties¹⁹.

Le recours à une délégation de service public est conditionné au mode de rémunération retenu. En effet, la jurisprudence fixe que la rémunération de l'exploitant doit

18. Sur la base du code des marchés publics pour ce qui est des marchés publics et de la loi Sapin pour ce qui est des délégations de services publics.

19. Voir la fiche « Transport public routier de personnes : modes d'exploitation ».

être « substantiellement²⁰ » assurée par les résultats de l'exploitation. Le cocontractant doit assumer une part des risques liée à la gestion de l'activité. C'est pourquoi, le prix doit donc être payé en partie par l'utilisateur, même si la jurisprudence ne va pas jusqu'à interdire toute participation de la personne publique.

Ainsi, si le risque est entièrement supporté par la personne publique, le contrat ne peut être qualifié de délégation de service public (DSP).

Quelle sera la meilleure solution juridique ?

La question du montage juridique d'un service de mobilité implique plusieurs séries de considérations. Parmi ces dernières, le porteur de projet devra notamment prendre en compte la nature continue ou ponctuelle du service, identifier les structures publiques, privées organisant ou gérant certains services de mobilité sur ce territoire et enfin savoir s'il entend prendre en charge une partie ou la totalité du coût de ce service.

Rechercher la meilleure solution juridique pour un service de mobilité revient à se pencher sur la question de sa structure porteuse et sur celle de son financement. Pour effectuer ce choix, il est nécessaire d'identifier si le service a vocation à s'inscrire dans la durée ou à répondre ponctuellement à un besoin de mobilité. Il sera par exemple opportun de rattacher un service ponctuel de mobilité à d'autres services pris en charge par une structure déjà constituée.

Si le service a vocation à perdurer, deux hypothèses sont à étudier. La première consiste à confier le service à une structure déjà en place et compétente dans ce domaine. La seconde vise la création d'une structure autonome pour sa prise en charge. Le porteur de projet, qu'il soit public ou privé, devra au préalable avoir identifié les structures porteuses d'un ou de plusieurs service(s) de mobilité existantes sur le territoire retenu. En fonction de cette

observation, il sera mieux à même de définir si le service qu'il entend organiser ou gérer doit l'être au sein d'une structure nouvelle ou déjà présente sur ce territoire (association, entreprise, syndicat mixte...). Si le porteur de projet est une personne publique telle qu'une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale, il aura la possibilité de pouvoir confier ce service à une autre personne publique ou privée choisie après une publicité et une mise en concurrence des candidats. Il sera lié, comme il a été vu précédemment, par certaines règles de procédures en fonction du type de contrat retenu (délégation de service public ou marché public).

Le mode de financement du service guidera le porteur du projet vers le mode de gestion ou le type de structure adapté au service. En ce sens, prendre en charge tout ou partie du coût du service rendu à l'utilisateur supposera d'avoir des moyens financiers et un intérêt suffisamment importants à cette participation (intérêt public local affirmé). Cette prise en charge correspondra davantage aux modes de financement de l'association pour ce qui est de la structure privée et de la gestion en régie directe ou du contrat de marché public pour ce qui est de la personne morale de droit public.

20. La rémunération du délégataire est substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service dès lors que "la part des recettes autres que celles correspondant au prix payé par la personne publique est d'environ 30 % de l'ensemble des recettes perçues par son cocontractant", Conseil d'Etat, 30 juin 1999, SMITOM. Le juge apprécie également la part des risques d'exploitation supportée par le délégataire et peut retenir en conséquence un pourcentage inférieur. Voir notamment l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 7 novembre 2008, n° 291794, Département de la Vendée.

4. Comment créer les conditions d'une coopération entre acteurs en matière de transport ?

La coopération entre acteurs publics ou entre acteurs publics et privés ne s'instaure pas naturellement. Il est nécessaire au préalable d'identifier à quels besoins cette coopération entend répondre pour définir la nature et les objectifs vers lesquels elle doit tendre. Une fois ces besoins identifiés, une coopération entre acteurs intéressés pourra prendre diverses formes. Elle pourra ainsi être organisée de manière informelle, par l'intermédiaire de conventions ou à l'intérieur d'une structure spécialement créée à cet effet.

Pour ce qui est des coopérations informelles, celles-ci consistent en des moments d'échanges au cours desquels, les acteurs s'accordent sur des ordres du jour préalablement définis. Elles peuvent ainsi découler de l'organisation de comités de pilotage, de conférences entre autorités organisatrices de transport lors du lancement d'un projet ou encore de réunions périodiques entre acteurs intéressés par un ou plusieurs services de mobilité.

Les coopérations de nature conventionnelle marquent une étape supplémentaire. En effet, celles-ci engagent au cas par cas les acteurs entre eux, dans les termes qu'ils souhaitent définir. La convention est le document le plus engageant pour ses signataires. Elle représente le document juridique référent et répond aux situations particulières qui peuvent se créer dans un contexte de coopération.

La convention passée ainsi entre une communauté de communes AOTU et un Département afin que ce dernier continue à organiser les transports scolaires à l'intérieur du périmètre de transports urbains entre dans ce cadre.

Enfin, les acteurs peuvent également recourir à des protocoles d'accord qui fixent les objectifs de leur coopération sans concrétiser d'accord proprement dit. Il s'agit d'intentions en vue d'instaurer une coopération autour d'un thème ou d'un service de mobilité.

Les objectifs de ces coopérations conventionnelles peuvent être d'organiser ou d'articuler une action commune, d'écartier certains obstacles susceptibles de bloquer un projet ou encore de régler des situations illégales comme des problèmes de compétence.

Une coopération entre acteurs publics et/ou privés peut également légitimer la création d'une structure adaptée à la nature des acteurs et aux objectifs poursuivis. Différentes structures de droit privé ou public peuvent permettre une coopération entre acteurs.

En ce qui concerne les structures privées, l'association loi 1901 ou la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) permettent de réunir différents acteurs publics et privés et de porter un ou plusieurs services de mobilité.

Pour ce qui est des structures de droit public, le syndicat mixte, le syndicat mixte issu de la loi SRU ou encore le groupement d'intérêt public (GIP) peuvent réunir les acteurs compétents en matière de transport voire certaines personnes privées pour ce dernier groupement.

Ces différentes formes de coopération poursuivent un même objectif fondamental qui est celui de la coordination entre services de transport ou de mobilité en général. Il est en conséquence important, lorsque l'on souhaite organiser ou exécuter un service de mobilité quel qu'il soit, de s'interroger sur sa future coordination avec les services de transport ou de mobilité existants.

5. Comment coordonner le service de mobilité que j'entends créer avec d'autres services sur le territoire retenu ?

Un service de mobilité tire sa légitimité de l'absence ou de l'insuffisance des offres de déplacement sur un territoire donné. Sa pertinence repose en conséquence sur son articulation avec les offres de déplacements existantes. Il apparaît important de ne plus se focaliser ici sur les autorités organisatrices de transport (AOT) ou leur compétence mais bien sur la recherche d'une adaptabilité et d'une complémentarité des services de mobilité avec les offres de transport public existantes.

Plusieurs moyens permettent d'une part, de prendre connaissance des déplacements et d'autre part, d'articuler un service de mobilité avec les autres services offerts sur le territoire retenu.

En ce qui concerne les transports publics de personnes, la coordination entre les offres de transport routier de personnes s'organise par le biais d'instruments de planification tels que les schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT), les schémas départementaux de transport (SDT) et les plans de déplacements urbains (PDU).

D'autres instruments de planification poursuivent cette coordination à une échelle inférieure en orientant les déplacements vers des modes de déplacements collectifs ou doux (marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage, véhicules propres). Ce sont par exemple les Plans de déplacements Entreprise (PDE), les plans de déplacements d'administrations (PDA) ou encore les plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES). Encouragés dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU), ils permettent d'organiser à partir d'une analyse de l'existant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Un porteur de projet, qu'il soit une personne publique ou une personne privée, peut en conséquence prendre connaissance de certains de ces documents afin d'inscrire le service qu'il entend organiser dans la réalité des offres de déplacements existantes.

Compte-tenu des éléments ainsi recueillis et des personnes associées à la définition du projet, les mesures de coordination entre les différents services offerts aux usagers sont définies ensuite par le porteur de projet

6. Comment lier la création d'un service de mobilité à des préoccupations de développement durable ?

L'organisation ou l'exécution d'un service de mobilité peut constituer un moyen d'assurer une politique de déplacement durable des personnes sur le territoire. En pratique, les porteurs de tels projets ne l'inscrivent pas toujours dans cette perspective. Il s'avère cependant que la plupart de ces services reposent sur la prise en compte d'enjeux sociaux, environnementaux voire économiques du déplacement de personnes. Ils s'orientent ainsi vers une ou plusieurs des cinq finalités de développement durable :

- lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère,
- préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources,
- cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations,
- épanouissement de l'être humain,
- dynamique de développement suivant des modes de protection et de consommation responsables.

Lier la création d'un service de mobilité à des préoccupations de développement durable implique avant tout, de mener une réflexion sur certaines considérations d'ordre environnemental, économique et social qu'implique une offre publique ou privée de déplacement. Cette réflexion devra nécessairement prendre en compte la satisfaction d'obligations légales et réglementaires posées en la matière.

En effet, agir durablement en matière de déplacements, de transports et d'infrastructures impose de réduire dans un premier temps la demande de mobilité contrainte, d'adapter dans un deuxième temps l'offre de transports à la diversité des usages et enfin de valoriser les espaces traversés par les différents moyens de déplacements tout en préservant l'environnement et le climat à travers l'offre de transport.

Limiter la demande de mobilité contrainte

Les collectivités publiques compétentes en matière d'urbanisme doivent maîtriser l'étalement urbain. Les documents d'urbanisme (PLU ou SCOT) doivent en conséquence intégrer une certaine maîtrise des déplacements. Il est important pour cela, de favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers et de développer les services de proximité aux habitants afin de limiter la demande de déplacements contraints sur ces zones (par exemple, favoriser l'accessibilité des sites générateurs de forts déplacements par des transports collectifs, sobres et propres). Il est également important de permettre aux acteurs et aux usagers du territoire (salariés de la collectivité, habitants du territoire, touristes...) de limiter leurs déplacements dans leur vie quotidienne en les y incitant.

Concernant les équipements et les moyens de déplacements existants, ils doivent être utilisés de manière optimale. Une mutualisation des moyens ou des équipements existants pourra notamment y participer. Un grand nombre de moyens de déplacements sont aujourd'hui mutualisés : voitures dans le cadre du covoiturage, de l'autopartage ou encore vélos. La coordination des différents plans de déplacements urbains (PDU), schémas départementaux et régionaux de transports (SDT et SRT) favorisera cette utilisation optimale des équipements et des moyens de transport. Ils permettront de créer les conditions nécessaires à la complémentarité des différents modes de transport.

Adapter l'offre de transport à la diversité des usages

Il est essentiel de développer une offre de transports alternative au transport individuel motorisé. Cette offre, intégrée et coordonnée à l'échelle du bassin de vie doit être suffisamment diversifiée pour correspondre aux différents motifs de déplacements. Il importe, ici, de faciliter les liens entre les

territoires par des moyens de transports sobres et par le maillage d'itinéraires cyclables ou piétons.

L'accessibilité matérielle et financière des transports collectifs de qualité doit par ailleurs être recherchée par l'offre de transport. Cela sous-entend d'agir dans le sens d'une accessibilité physique des personnes âgées ou handicapées et d'une accessibilité financière des chômeurs, des retraités ou des étudiants. Cette accessibilité des transports vise notamment les personnes situées en zones rurales. Certaines solutions apparaissent adaptées aux déplacements d'habitants et aux besoins de certaines activités en ces zones. Elles varient en fonction des caractéristiques du territoire, de la population locale et de l'offre existante en matière de déplacements. Le transport à la demande organisé par une autorité organisatrice de transports secondaire (AO2) et exploité par un groupement de taxis rentre ainsi dans ce cadre.

Enfin, prendre en compte les exigences d'un développement durable dans la pratique de déplacement implique de conduire les usagers vers l'utilisation de transports sobres, doux ou de véhicules propres, pour tous types de déplacements. L'organisation de manifestations, d'événements autour de ces véhicules pourra, dans certains cas, y contribuer tout comme la mise en valeur de Plans de déplacements Entreprises ou d'Administration.

Mettre en valeur les espaces et préserver l'environnement et le climat

La valorisation des espaces ainsi que la préservation de l'environnement et du climat doivent être poursuivies à travers l'organisation de l'offre de transport. Cela implique notamment d'agir dans le sens d'une réduction ou d'une compensation des effets de coupure, des impacts paysagers, environnementaux ainsi que des nuisances sonores.

Plus précisément, certaines réglementations fixent des obligations en faveur d'une organisation de l'offre de transport respectant les principes du développement durable.

En matière de transports publics urbains par exemple, les plans de déplacements urbains (PDU) obligatoires depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 (LAURE)²¹ pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, doivent poursuivre certains objectifs²² tels que la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, des moyens de déplacement économes et les moins polluants. Concernant ces derniers et plus spécialement les modes de déplacements doux, la LAURE a imposé l'aménagement d'itinéraires cyclables « à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides²³ ». Cette dernière loi favorise également le développement de véhicules propres en instituant certaines mesures fiscales en ce qui concerne les carburants peu polluants (GPL et GNV) et en obligeant les autorités organisatrices à prévoir 20 % de véhicules propres lors du renouvellement de leur parc automobile.

Parallèlement, de nouvelles responsabilités incombent aux acteurs de la vie publique et administrative en matière de transport. Les administrations situées dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants ont ainsi pour obligation de réaliser un plan de mobilité (PDA). Le délai fixé courait jusqu'à la fin de l'année 2008²⁴.

Avant l'année 2015, les autorités compétentes pour l'organisation du transport public devront avoir rendu accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite les services de transport collectif²⁵. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants, l'autorité organisatrice de transport normalement compétente devra avoir mis à la disposition de ces usagers, des moyens de transport dits « de substitution » c'est-à-dire adaptés à leur besoins dans les trois ans suivants la constatation de cette impossibilité technique.

21. Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie.

22. Définis par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains et inscrits à l'article L.28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

23. Article 20 de la loi LAURE du 30 décembre 1996 codifié à l'article L.228-2 du code de l'environnement.

24. Article 6 du décret n°2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France.

25. Article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

En dehors de ces obligations, la personne publique compétente en matière de transport ou souhaitant organiser un service de mobilité peut toujours aller plus loin dans le sens d'un développement durable. Elle le peut notamment, au travers de techniques et de procédures applicables à l'occasion du lancement, de la passation et de l'exécution de marchés publics. Celle-ci doit par exemple nécessairement tenir compte des objectifs de développement durable lorsqu'elle définit son besoin à l'occasion du lancement d'une procédure de marché public²⁶, les objectifs de ce développement durable devant concilier « *développement économique, protection et mise en valeur de l'environnement et progrès social*²⁷ ».

Dans un deuxième temps et lors de l'attribution du marché, la personne publique peut faire peser le critère environnemental ou la performance de l'entreprise en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté par rapport à l'ensemble des autres critères de choix de l'offre²⁸. Enfin, lors de l'exécution d'un marché public, la personne publique va pouvoir intégrer dans le marché public qu'elle passe pour satisfaire ses différents besoins en matière de travaux, services et fournitures, certaines clauses de promotion sociale ou environnementale²⁹.

26. Article 5 du code des marchés publics.

27. Article 14 du code des marchés publics.

28. Article 53 du code des marchés publics.

29. Article 14 du code des marchés publics.

2

Outils et études de cas

● problématique

Les progrès technologiques réalisés au cours des dernières décennies vont certes aider à résoudre quelques-uns des enjeux pour une mobilité durable, émissions de CO₂, augmentation de la demande énergétique, pollution locale, etc., mais les acteurs du secteur des déplacements doivent aller au-delà pour organiser et promouvoir une mobilité durable qui respecte l'intégrité de l'environnement, permet d'assurer les besoins matériels de la vie et garantit l'équité entre les individus.

Depuis quelques années, de nouvelles pratiques de mobilité, de nouveaux outils et services de déplacements se sont développés pour substituer le transport collectif à l'usage du véhicule individuel, mettre à disposition une offre de déplacement à l'intention de publics dits captifs, etc. Différentes perspectives sont envisagées, par les acteurs publics et privés, pour contribuer à construire des systèmes de transport adaptés, notamment par le déploiement d'alternatives originales à l'offre classique de transport. Les modes partagés, tels que le covoiturage ou l'autopartage, sont de ces alternatives et représentent une nouvelle façon de concevoir le déplacement. L'information et la sensibilisation des publics à partir de centrales de mobilités font également partie des outils jugés aujourd'hui comme essentiels à la réussite des politiques de mobilité. Enfin, la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports (AOT) sur un même territoire contribue à développer une offre multimodale pour proposer une réponse adaptée à chaque besoin de mobilité.

Mais bien que les modes de transport dits innovants soient de plus en plus présents dans les politiques locales, il existe encore peu d'outils permettant d'évaluer correctement leurs conditions de viabilité face à la diversité des besoins. Un peu partout, des systèmes de transports à la demande, de covoiturage, des mesures de soutien financier à la mobilité sont développés sans disposer d'analyse de leurs conditions d'utilisation et de fonctionnement ou de leur développement potentiel, ainsi que d'une évaluation de leur rôle dans le système global de transport. Or, en même temps que la mise en œuvre d'un nouveau système de transport ou d'outil de mobilité, il est essentiel de s'assurer de sa pérennité organisationnelle et financière.

Cette seconde partie, plus opérationnelle, présente les différents montages techniques, juridiques et financiers de sept outils pour une mobilité durable :

- la centrale d'information multimodale,
- l'autopartage,
- le covoiturage,
- le transport privé à but social,
- les dispositifs financiers,
- le prêt ou la location de véhicules et de deux-roues,
- le transport à la demande.

Des fiches outils, associées à des études de cas, proposent une analyse détaillée des alternatives et des conditions de réussite, pour accompagner le porteur de projet. Les initiatives présentées ne sont pas tant des exemples à suivre que des expériences riches d'enseignement qui apportent des informations pratiques.

Le panel d'outils présenté n'a pas vocation à être exhaustif. Il propose néanmoins plusieurs types de solutions qui peuvent être appliquées pour répondre à plusieurs catégories de besoins et se combiner sur un territoire pour constituer une offre locale de transport adaptée.



La centrale d'information multimodale

Définition

Une centrale d'information multimodale est un espace physique ou dématérialisé dédié à l'information des usagers de transports en commun. Elle renseigne l'utilisateur sur les différents modes de transport (lignes régulières départementales, bus urbains, cars scolaires, lignes de TER, transport à la demande...), les itinéraires, les horaires pour un territoire donné. Elle se distingue de la plate-forme de mobilité qui propose non seulement une information sur les transports mais également un ou plusieurs autres services de mobilité (accompagnement individualisé à la mobilité, impulsion pour développer un réseau de covoiturage, transport à la demande...)³⁰.

à savoir

Une plate-forme d'information privilégie l'intermodalité et repose donc sur des partenariats favorisant la diffusion d'une information tenue à jour. Ce type de projet nécessite en conséquence de travailler avec les autorités organisatrices de transport et le cas échéant, avec les transporteurs.

Quels besoins ?

La centrale d'information multimodale offre un premier niveau de service aux usagers des transports collectifs et répond à une partie des besoins formulés par manque d'information sur le réseau, sur les correspondances, sur la diversité de l'offre, en optimisant la recherche et l'adaptant au besoin du demandeur.

Par ailleurs, elle répond à deux enjeux d'ordre environnemental et social :

- proposer à l'utilisateur une offre de déplacement alternative à la voiture individuelle en facilitant l'accès à l'information sur les modes de transports existants, en coordonnant l'offre et en développant l'intermodalité, en renforçant la performance du réseau de transports collectifs,
- favoriser le déplacement des personnes, notamment des personnes non motorisées.

Quelles formes d'accès à l'information ?

La plate-forme d'information peut prendre plusieurs formes :

- **l'accueil physique** au sein d'un espace dédié, assuré par une personne compétente et formée. Cette organisation présente l'avantage de favoriser le lien social par le contact physique direct et le dialogue. L'espace dédié étant identifiable, la visibilité du service s'en trouve renforcée. Ce type de plate-forme implique

30. ADETEC, Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences, novembre 2004. Etude réalisée pour le compte de la DATAR, la DTT du Ministère de l'Équipement et l'ADEME..

pour le porteur de projet de disposer d'un local et pour l'utilisateur de se rendre au point d'accès à l'information. Se pose par conséquent la question de l'accessibilité du service.

- la **plate-forme téléphonique** est assurée par une personne physique ou un serveur vocal selon les horaires définis pour le service (plages horaires précises ou 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7). Ce type de plate-forme permet de maintenir un contact avec l'utilisateur et n'implique pas de déplacement particulier. Sa mise en place nécessite cependant d'assurer une large communication sur le service (numéro d'accès téléphonique à la plate-forme) ainsi que la recherche constante de modes de transports adaptés à la demande de déplacement (information sur mesure). Pour cela, l'opérateur peut recourir à des logiciels adaptés.
- le **site internet** propose une information en temps réel. Il offre à l'utilisateur une liberté d'utilisation et touche plus directement certains types de publics tels que les jeunes ou les étudiants. Son utilisation nécessite une formation et un accès à internet. Pour ces raisons, il peut introduire une inégalité d'accès entre les usagers, et laisser de côté certains publics (personnes âgées, personnes à faibles revenus, personnes n'ayant pas accès à internet...). C'est pourquoi il peut s'avérer opportun pour l'autorité organisatrice de transport ou son exploitant d'implanter une ou plusieurs bornes internet en un lieu accessible au plus grand nombre et de compléter ce service par des lieux d'accueil ou une plate-forme téléphonique. Le choix de ce mode d'accès implique soit de disposer en interne des moyens financiers, humains et techniques pour développer un site internet, soit de faire appel à un prestataire extérieur.

Quelles échelles ?

En pratique, les plates-formes d'information globales et multimodales tout public sont essentiellement organisées à l'échelle des régions et des départements, afin de garantir une intermodalité pertinente et de mutualiser l'outil entre plusieurs AOT. Néanmoins, d'autres expériences de plates-formes d'information sont menées à des échelles infra : unités d'action sociale, pays ou communautés de communes. L'objectif est alors de communiquer sur la diversité de l'offre quotidienne de déplacement au sein d'un territoire de proximité.

Pour une meilleure cohérence, une complémentarité entre les services d'information doit être envisagée, les antennes locales déclinant alors les services régionaux ou départementaux. Il est préférable de mutualiser les moyens des porteurs de projet et les informations à destination des usagers, plutôt que de multiplier les centrales.

Quel partenariat ?

→ Partenariats méthodologiques

Etablir des partenariats pour mettre en place et assurer le fonctionnement d'une centrale d'information est indispensable. Ils permettent au porteur de projet, qu'il soit public ou privé, de réaliser un état des lieux des pratiques et des besoins sur le territoire en associant les autorités compétentes et les transporteurs responsables du service, d'identifier d'éventuelles sources de financement et de prévoir l'articulation entre les modes de transport.

→ Partenariats techniques

Le partenariat avec les AOT et les transporteurs permet d'obtenir les données nécessaires au fonctionnement du service (informations fiables actualisées ; informations relatives aux modes de transport, aux itinéraires, aux horaires de transports, aux correspondances), d'inscrire le projet dans la durée par une évolution du service adaptée aux réalités du territoire et

par un plan de communication défini de manière collective et de pouvoir élargir progressivement l'activité de la centrale en y associant dès l'origine les autorités compétentes en matière de transport, mais aussi le cas échéant, les collectivités compétentes en matière d'insertion, par exemple.

Quel montage juridique ?

Proposer de l'information sur les modes de transport ne suppose pas d'avoir une compétence spécifique en la matière. En ce sens, cette activité peut être assumée aussi bien par une collectivité publique (AOT, AO2, collectivité territoriale et EPCI compétents en matière d'insertion ou de politique de la ville par exemple) que par une personne morale de droit privé. Une réserve doit cependant être faite concernant les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui, en raison de leur spécialisation fonctionnelle, doivent être compétents pour pouvoir agir dans un domaine précis.

Dans ces conditions, une plate-forme d'information peut être portée par une structure publique ou privée déjà existante voire par une structure spécialement créée à cet effet, telle une association loi 1901.

à savoir

Les autorités organisatrices de transport urbain au sein d'agglomérations de plus de 100 000 habitants ont **l'obligation de mettre en place un service d'information multimodale sur les transports**.

→ Si l'initiative est publique

Pour monter une plate-forme d'information les personnes publiques peuvent :

- **l'assumer en régie directe**
Ce mode de gestion est envisageable lorsque la personne publique dispose en interne des moyens financiers, humains et techniques nécessaires pour animer un lieu d'accueil ou créer et gérer un site internet. Assumer ce type de service en régie directe permet par ailleurs de maîtriser directement l'objet, le fonctionnement et le financement de ce service. Il est donc possible de le faire évoluer rapidement, de l'adapter aux besoins observés. La gestion en régie permet une plus grande réactivité et par conséquent, un mode de fonctionnement plus souple.
- **confier le service à un prestataire par un contrat de gérance ou un marché public**
Lorsque la personne publique ne dispose pas en interne des compétences ou des moyens pour prendre en charge directement le service, un contrat de gérance ou un marché public permettent de choisir un prestataire compétent. Le recours à ce type de contrat permet dans certains cas d'obtenir une prestation à moindre coût et peut se prêter à des opérations innovantes ou des expérimentations.
- **déléguer le service à une entreprise de transport en même temps que la délégation du service public de transport routier de personnes si la personne publique est autorité organisatrice de transport (contrat de délégation de service public)**. La délégation de service public se caractérise notamment par une rémunération du délégataire fondée en partie sur les redevances versées par les usagers. La centrale d'information ne donnant pas lieu à l'établissement d'une redevance, la délégation du seul service d'information à un tiers ne peut être retenue ici.

Déléguer le service d'information à l'entreprise de transport permet de garantir la cohérence entre l'offre de service et l'offre d'information. Elle en facilite également la gestion puisqu'en principe le délégataire est une personne privée, soumise aux règles de droit et de comptabilité privés. Elle engage cependant les finances de la personne publique dans le cadre du contrat pendant le temps de la délégation de service public.

à savoir

Dans la pratique, **on observe un recours fréquent à des marchés publics de service**. Seuls quelques services d'information sont assumés en régie directe (Départements et EPCI).

→ Si l'initiative est privée

Hors conventionnement ou délégation, une structure privée peut prendre l'initiative d'exécuter ce service d'information. Son régime juridique de droit privé apporte une souplesse de fonctionnement. Un soutien technique et financier de la personne publique peut être envisagé a fortiori lorsque la structure porteuse est de forme associative. La personne privée ne peut accéder seule aux informations relatives aux transports ainsi qu'à leurs mises à jour. Il est en conséquence nécessaire qu'elle parvienne à s'assurer de la communication de ces informations par le biais de conventions passées avec les autorités organisatrices ou les entreprises de transport concernées.

Une personne morale de droit privé chargée d'un service d'information sur les transports peut bénéficier de certaines aides de la part de personnes publiques compétentes. S'il s'agit d'une entreprise, cette aide devra respecter le cadre général des aides économiques aux entreprises tel qu'il est défini par le code général des collectivités territoriales et par les règlements européens. Dans le cas où cette entreprise se verrait confier un tel service dans le cadre d'une délégation du service public de transport par une commune ou un EPCI, cette aide publique sera admise, sous réserve des dispositions fixées à l'article L.2224-2 du CGCT en ce qui concerne les communes et les EPCI.

Si cette aide publique vise à soutenir l'activité d'une association, elle pourra prendre diverses formes telles que des subventions, mises à disposition de matériels ou de personnel si cette activité satisfait un intérêt public local³¹.

à savoir

En raison de la nature particulière de cette activité et du lien particulier qu'elle implique avec les autorités organisatrices de transport, **les personnes de droit privé assumant ce type de service d'information sont essentiellement de nature associative**.

Quelles implications financières ?

L'autorité organisatrice de transport qui assume en régie le service d'information ou le confie à un prestataire extérieur peut en assurer le financement sur ses ressources propres ou le reporter sur l'utilisateur si ce financement est intégré à la tarification du service de transport. Un partenariat financier avec d'autres AOT peut néanmoins être organisé et formalisé au sein de conventions si l'autorité entend croiser ses propres informations en matière de transport avec celles d'autres autorités organisatrices de transport.

31. Voir la fiche « L'association L.1901 »

Dans l'hypothèse où une autorité organisatrice de transports urbains prend en charge cette activité, elle peut la faire financer par le versement transport, si elle a fait le choix de l'instituer. Le taux de ce versement est voté par l'organe délibérant de l'AOTU dans la limite de taux plafonds définis par l'article L.2333-67 du CGCT.

Si le service est proposé par une structure associative, son financement repose principalement sur les partenariats financiers qu'elle aura su établir. En ce sens, les partenaires liés par convention avec l'association (collectivités territoriales, EPCI compétents en matière de transport), les partenaires bénéficiant des services de l'association (aménagement, agences de développement...), les agences nationales soutenant les initiatives de promotion de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (Ademe) peuvent intervenir dans le financement d'une telle activité par le biais de subventions. Les membres de l'association peuvent également participer au financement par le paiement de cotisations.

Quel soutien méthodologique ?

L'enjeu majeur de la plate-forme étant la centralisation de l'information et l'établissement de partenariats, les porteurs de projets s'appuient généralement sur leurs propres compétences ainsi que celles de leurs partenaires et demandent rarement l'appui de cabinets spécialisés.

Certains recourent néanmoins à un prestataire extérieur afin de bénéficier d'un appui technique dans la réalisation du site internet par exemple.

à savoir

En pratique, on observe que ce type de service est généralement proposé par les autorités organisatrices de transport (départements, régions, autorités organisatrices de transport urbain et les structures associatives).

La plate-forme d'information multimodale Viaoo du Finistère

Expérience : Plate-forme d'information multimodale Viaoo

Porteur du projet : conseil général du Finistère, en concertation avec les autres autorités organisatrices de transport

Date de lancement : 17 septembre 2007

Cibles : tout public



Situation :

Région Bretagne
Département du Finistère
879 500 habitants
127 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le schéma départemental des déplacements (septembre 2003) a traité de la mobilité finistérienne et de son interaction avec l'organisation territoriale. Il a permis d'identifier cinq enjeux :

- inscrire les déplacements dans une logique d'aménagement du territoire et de développement durable
- valoriser les transports en commun
- encourager les pratiques économes en énergie et moins polluantes
- améliorer l'ancrage du Finistère
- développer les partenariats par une action publique cohérente au service des usagers.

La création et l'animation d'une conférence des autorités organisatrices de transport du Finistère étaient prévues par le schéma départemental des déplacements. Cette action a été mise en œuvre en 2005. C'est dans le cadre de cette conférence, dont l'objectif est de développer l'usage des transports collectifs, de parvenir à une vision commune des transports collectifs, d'organiser la complémentarité des réseaux et d'avoir une communication coordonnée, que le projet Viaoo a émergé.

→ Objectifs et enjeux

La plate-forme d'information Viaoo vise à augmenter la fréquentation des transports en commun, notamment pour les trajets domicile - travail, grâce à la diffusion d'une meilleure information. Par ailleurs, la mise en place d'une plate-forme commune permet des économies d'échelle en évitant la démultiplication des mêmes bases de données dans les différentes administrations, en centralisant l'hébergement et la maintenance des systèmes et en évitant le développement d'interfaces coûteuses entre différents logiciels.

Le projet s'inscrit dans les principes du développement durable :

- dimension sociale : les coûts d'utilisation de la voiture particulière continueront dans le temps d'augmenter, affectant de plus en plus les budgets des ménages. Le transport collectif offre aussi la possibilité de se déplacer aux personnes ne disposant pas de véhicule. L'accès à l'information sur la totalité de l'offre en transport en commun permet aussi l'insertion de public fragilisé socialement par le biais des acteurs de l'emploi et de l'insertion sociale.
- dimension environnementale : l'objectif est de promouvoir et de faciliter l'usage des transports collectifs permettant une moindre pollution et des économies d'énergies fossiles. Le transport collectif induit aussi une moindre consommation d'espace et de surfaces artificialisées (infrastructures routières, stationnement, pression foncière sur les espaces agricoles...).
- dimension économique : l'augmentation incessante des trafics routiers oblige à offrir des alternatives de déplacement plus durables et a fortiori créatrices d'emplois.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

La plate-forme Viaoo a été initiée par la conférence des autorités organisatrices de transport du Finistère, qui regroupe les élus en charge du transport des huit autorités organisatrices du département : Brest métropole océane, Concarneau-Melgven, Douarnenez, Landerneau, Morlaix communauté, Quimper communauté, conseil général du Finistère et conseil régional de Bretagne.

Au sein de cette organisation informelle, le conseil général du Finistère a été désigné pour être le porteur de projet de Viaoo. Il est notamment responsable de la passation des marchés publics.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Tout public, la plate-forme propose des informations relatives aux réseaux des huit autorités organisatrices des transports sur la localisation des points d'arrêt, les horaires, les tarifs, l'intermodalité, les services spécifiques pour les personnes à mobilité réduite, les scolaires ou les transports à la demande, le trafic des réseaux partenaires (perturbations éventuelles) . Elle permet également le calcul d'itinéraires en ligne en croisant les bus, cars, trains, bateaux et avions dans le Finistère.

à noter

Le dispositif ne recense que les réseaux proposés par les autorités organisatrices de transport partenaires. Les transports à la demande réalisés par des autorités organisatrices de transport de second rang (AOT2) ou les autres services de mobilité (privé, social) ne sont pas recensés, dans la mesure où ils ne reposent pas sur une offre théorique préprogrammée.

→ Echelle d'intervention

La plate-forme d'information renseigne sur les transports collectifs existants sur le département du Finistère.

→ Moyens techniques et moyens humains

En tant que projet partenarial, Viaoo fonctionne en faisant appel à plusieurs compétences :

- l'hébergement et l'agrégation des données sont assurés par des prestataires différents,
- la récupération des données et la mise à jour de la base nécessitent l'implication des services transports des différentes autorités organisatrices et des transporteurs,
- l'animation de la conférence des autorités organisatrices de transport est assurée par un agent du conseil général, sur une partie de son temps de travail,
- le secrétariat est assuré par le conseil général.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 2003 : lancement d'un marché global d'information voyageurs départemental pour la réalisation et la gestion de la base de données transport, la réalisation et la gestion du site www.infotransports-cg29.fr (marché à tranches conditionnelles pour pouvoir intégrer les réseaux urbains).
Création du premier site internet d'information voyageur à l'échelle du département (www.infostransports.cg29.fr), qui permettait de composer son itinéraire en intégrant le réseau départemental et ferroviaire.
- 2005 : installation de la conférence des autorités organisatrices de transport du Finistère. Construite sur un principe de volontariat, elle est conçue comme un outil permettant de monter des projets partenariaux.
- avril 2005 : validation de principe formulée par la conférence des autorités organisatrices de transport pour la réalisation d'une plate-forme d'information multimodale.
- mai 2005 - novembre 2005 : conduite de quatre réunions techniques avec les agents des services transport pour analyser le contexte et les besoins.
- décembre 2005 : validation du projet par la conférence des autorités organisatrices de transport.
- 2006 : définition du contenu, de l'architecture du site et du rubriquage des fonctionnalités, du graphisme et des images avec les services techniques de chaque autorité organisatrice de transport (dix réunions techniques ; contacts réguliers par mail et téléphone).
- 2007 : marché complémentaire au marché global de 2003 pour intégrer les évolutions nécessaires : proposer une interface multimodale, des rubriques propres à chaque réseau et une cartographie interactive. Cette étape s'appuie sur un partenariat approfondi entre les différentes autorités organisatrices de transport : travail de géo-référencement des points d'arrêt (quatre mois) et précision des données nécessaires, définition des règles d'interconnexion (prendre en compte les correspondances, les lignes pénétrantes, les services départementaux assurant des services urbains). Aujourd'hui, ce site internet www.viaoo29.fr remplace l'ancien site.

Dépôt de marque auprès de l'Institut National de la Propriété Industrielle, dépôt du nom du domaine auprès de l'AFNIL (Agence Francophone pour la Numérotation Internationale du Livre) et référencement du site.

- septembre 2007 : lancement de Viaoo à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.
- 2008-2009 : liaison du site www.viaoo29.fr avec le site d'échelle régionale.

→ Montage juridique

A l'initiative du projet, la conférence des autorités organisatrices de transport est une organisation informelle qui repose sur une participation volontaire des autorités organisatrices de transport.

Pour autant, la mise en œuvre du projet Viaoo a nécessité au niveau du pilotage :

- la signature d'une convention entre autorités organisatrices de transport réglant les principes du financement du projet Viaoo,
- l'adoption d'une charte de fonctionnement entre les partenaires,
- la signature d'une convention ou d'un avenant au contrat entre chaque autorité organisatrice de transport et son exploitant afin de leur confier l'actualisation de la base de données du site.

Chaque partenaire est ainsi responsable de la gestion des informations de son réseau.

Le site et la base de données ont été réalisés par un prestataire extérieur.

Trois marchés publics de services ont été passés :

- un premier marché public a eu pour objet de confier à un prestataire la réalisation, la gestion de la base de données transport, la réalisation et la gestion du site www.infotransports-cg29.fr. Il s'agissait d'un marché public de service à tranches conditionnelles afin d'intégrer progressivement les réseaux urbains,
- un deuxième marché de services a eu pour objet d'intégrer les évolutions nécessaires au site internet,
- un troisième marché est en cours afin d'articuler le dispositif avec les outils proposés par la Région, en prévision de la transposition de la plate-forme à l'échelle régionale.

à noter

Il est nécessaire **de partager et de faire accepter le planning par les différents acteurs** et de veiller à la compatibilité des normes d'agrégation des données dans les bases.

Le conseil général, à l'initiative du projet, assure le secrétariat de la conférence mais a souhaité qu'il n'y ait pas de prédominance du Département. Les réunions sont ainsi organisées par chaque partenaire à tour de rôle, l'ordre du jour est établi en commun, les porteurs de projets varient. La conduite de projet repose sur quatre principes :

- identification d'un chef de projet parmi les autorités organisatrices de transport représentées,
- instauration d'un groupe de travail technique pour étudier ou mettre en œuvre l'action,
- présentation de l'état d'avancement de chaque projet à chaque conférence en parallèle des comités de pilotage dédiés,
- validation par les organismes délibérants de chaque collectivité ou EPCI.

→ Partenariats

Les huit autorités organisatrices des transports de la conférence sont les partenaires privilégiés du projet, tant d'un point de vue technique que financier.

Les élus transports des collectivités publiques organisatrices de transports, les services transports de ces dernières ainsi que les transporteurs sont sollicités pour le fonctionnement du service.

→ Communication

Le conseil général a largement communiqué sur le service Viaoo : affichage sur les abribus, insertion dans la presse, diffusion de « flyers » notamment.

Dimension financière

Le coût du service est assimilé au coût du marché.

Coût du marché complémentaire de 2006 :

- intégration des nouvelles fonctionnalités et bases de données : 92 092 € TTC,
- hébergement du site actualisation des données – coût annuel de la prestation : 37 076 € TTC.

Coûts prévisionnels d'exploitation :

- année 1 : 54 368 € TTC,
- année 2 : 60 182 € TTC.

→ Financement en cours pour le nouveau marché 2008

Le marché liant le conseil général et le prestataire Effia est arrivé à expiration. Un nouveau marché pour l'hébergement, l'actualisation et la maintenance du portail a été négocié avec le prestataire. Néanmoins, les coûts d'exploitation ont augmenté par rapport à ceux du marché précédent. Cette augmentation peut s'expliquer par :

- une redéfinition du rôle du prestataire pour une qualité optimale des informations délivrées,
- la nouveauté de ce type de produit relevant des nouvelles technologies pour lesquelles Effia avait méconnu et sous-estimé des frais de procédures de contrôle (sensibilité et imprécisions des normes),
- le retard de l'ouverture du site régional.

Le marché a été financé de manière partenariale. Toutes les autorités organisatrices de transports ont accepté de participer financièrement sur les bases du coût antérieur et dans les conditions suivantes :

- conseil général du Finistère : 50 %,
- Région Bretagne, Brest métropole océane, Morlaix Agglomération, Quimper Communauté : 10 %,
- SIVU Concarneau, Douarnenez et Landerneau : 10 % restants.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Éléments de bilan

Le conseil général est satisfait de la fréquentation du site www.viaoo29.fr

En juin 2008, 18 000 connexions par mois ont été enregistrées, doublant ainsi le nombre de connexions enregistrées à l'ouverture du site.

à noter

Le conseil général propose un bilan d'évaluation très précis. **Les deux principaux indicateurs utilisés sont le nombre de connexions par jour et la répartition des requêtes par horaire.**

→ Perspectives

Aujourd'hui, l'objectif consiste à lier le site www.viaoo29.fr à une site d'information régional, dont l'ouverture est prévue pour la fin de l'année 2009, réalisé dans le cadre d'un projet européen.

Le conseil général a par ailleurs identifié des points à développer, tels que la question des personnes à mobilité réduite, l'ajout d'une option « information en temps réel ».

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : le partenariat permet de lancer des projets en s'appuyant sur l'engagement des autorités organisatrices de transport. Par ailleurs, en termes d'intermodalité, une complémentarité est assurée avec le site de covoiturage du conseil général (cf. p. 84 et suivantes).

Limites : le système appartient au prestataire et les normes d'agrégation des bases de données ne sont pas suffisamment abouties et rendent complexe et fragile l'agrégation des bases en cas de changement de prestataire.

Contact :

Delphine RUET
Chef du Service Innovation et Mobilité
conseil général du Finistère
delphine.ruet@cg29.fr

La plate-forme Mobilité en Bresse bourguignonne

Expérience : Plate-forme de mobilité

Porteur du projet : association Mission mobilité

Date de lancement : janvier 2009 (expérimentation menée depuis 2004)

Cibles : personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle



Situation :

Région Bourgogne
Département de la Saône-et-Loire
60 000 habitants
87 communes
41 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le pays de la Bresse Bourguignonne est un territoire vaste, rural, à l'habitat dispersé. Les demandeurs d'emploi représentent 3,5 % de la population locale. Sur ces 2 000 personnes, 25 % ne disposent pas de moyen de locomotion (soit 1,3 % de la population totale) et 3 % sont peu autonomes.

La mission locale de la Bresse Louhannaise est à l'initiative du projet. Elle a commencé à travailler au début des années 1990 sur les questions de mobilité liées à l'insertion en proposant des deux roues à la location. Au début des années 2000, la mission locale a participé au réseau départemental COOPERE (coopération départementale pour l'emploi rural et l'économie sociale et solidaire) et a bénéficié de fonds dans le cadre du programme européen EQUAL pour réaliser un diagnostic sur la mobilité en milieu rural. Parallèlement, le pays s'est structuré et a bénéficié de financements relevant du programme LEADER+ afin de travailler notamment sur la mobilité. Les deux structures ont donc choisi de coopérer sur le thème de la mobilité des personnes en parcours d'insertion.

→ Objectifs et enjeux

Le pays et la mission locale ont souhaité proposer une offre de transport pour les 780 personnes du territoire ne disposant pas de moyen de locomotion et lever les freins à l'autonomie. Compte tenu de la difficulté à appréhender le volume réel des besoins, leur diversité, la faible demande exprimée et l'existence de problématiques communes sur les neuf cantons du pays, les élus du pays ont choisi de mettre en place une plate-forme de mobilité à cette échelle car ce dispositif permet des solutions souples et évolutives.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

La phase d'expérimentation a été menée par la mission locale de la Bresse Louhannaise, avec le soutien du pays de la Bresse Bourguignonne.

La plate-forme Mobilité Insertion est portée, depuis janvier 2009, par l'association Mission mobilité. Cette dernière compte cinq collègues : membres fondateurs, acteurs économiques, élus, secteurs sociaux et éducatifs, usagers.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

La plate-forme de mobilité propose cinq services :

- la communication et l'information sur le transport à l'échelle du pays et du département. La Mission mobilité centralise et diffuse l'information relative d'une part aux transports en commun de la Bresse (lignes, horaires, tarifs), et d'autre part aux aides financières à la mobilité existantes ;
- la mise à disposition d'un parc de véhicules automobiles et de deux roues, selon un système de location à la semaine ou plus, en fonction du contrat de travail ou de formation. Ce service est proposé aux adhérents dans le cadre de leur insertion professionnelle exclusivement ;
- le transport à la demande. Ce service est assuré par les artisans taxi volontaires pour répondre aux démarches relatives à l'insertion sociale et professionnelle. Dans le cadre de l'insertion sociale, seules les personnes bénéficiaires du revenu minimum d'insertion sont concernées. Les taxis consentent une remise sur le prix des courses, auquel les usagers participent à hauteur de 1 € par tranche de 5 km ;
- les tickets transport, personnalisés, qui permettent de prendre en charge tout ou partie d'une prestation de transport (taxi, car, train...), des frais d'entretien, de réparation chez un garagiste. Délivrés par la Mission mobilité, ces tickets peuvent être attribués une fois par an et par adhérent. Le montant annuel d'aide est déterminé en fonction de critères sociaux et économiques et ne peut dépasser le plafond de 200 € ;
- un appui à la mobilité par un accompagnement psychologique (sorties mobilité, orientation) ou une formation technique (initiation à la conduite de mobylettes, conduite accompagnée, préparation à l'entrée en auto-école).

→ Echelle d'intervention

Le dispositif fonctionne à l'échelle du pays de la Bresse Bourguignonne.

→ Moyens techniques et moyens humains

L'équipe de l'association Mission Mobilité compte deux emplois à temps plein :

- un chargé de projet,
- un agent mobilité.

Mise en œuvre du projet

→ Étapes de la mise en œuvre

- 2002 - 2003 : réalisation du diagnostic mobilité et inscription par la commission locale d'insertion d'un projet sur la mobilité porté par la mission locale.
- 2004 : phase d'expérimentation et mise en place des services.
- 2008 : convention avec le conseil régional.
- janvier 2009 : transmission des services de la mission locale à l'association Mission mobilité.

→ Montage juridique

La plate-forme mobilité insertion est portée par l'association Mission mobilité.
La compétence pour organiser les différents services de mobilité ne nécessite pas de convention particulière.
Le service de transport mis en œuvre relève du transport privé d'adhérents.

à noter

La mission locale a hésité entre quatre structures juridiques pour porter les différents services : une association loi 1901 ; un syndicat mixte ; un groupement d'intérêt public ou une société coopérative d'intérêt collectif. Les partenaires ont finalement opté pour l'association, du fait de la faiblesse des revenus générés par l'activité.

Les relations avec les partenaires - prestataires sont réglées par conventions :

- avec les artisans taxi, la convention permet de régler l'exécution du service de transport des membres de l'association,
- avec les établissements de réparation de véhicules et avec les stations service dans le cadre de l'aide financière apportée.

Un contrat passé avec le groupe Chèques déjeuner permet à l'association de se fournir en chèques services.

à noter

Afin de ne pas entrer en concurrence avec les artisans taxis, **l'association a préféré conventionner avec eux plutôt que d'acheter un minibus.**

→ Communication

La communication se fait via les véhicules de l'association et les plaquettes déposées dans les locaux des partenaires : mairies, centre médicaux sociaux, Pôle emploi.

Dimension financière

→ Coût du service

Le coût global du service est de 153 180 €.

- 25 260 € de frais généraux de structure, soit
 - investissements 6 800 €,
 - services extérieurs 9 560 €,
 - achats 5 500 €,
 - autres services extérieurs 3 400 €.
- 46 370 € de charges de personnel.
- 81 550 € de frais des actions.

→ Financement de départ

Depuis septembre 2008, le dispositif est porté par l'association Mission mobilité qui bénéficie d'une mise à disposition des moyens matériels et humains de la mission locale.

Elle a perçu des subventions du conseil régional au titre des actions menées en direction des entreprises, du conseil général dans le cadre de l'aide apportée aux bénéficiaires du RMI/RSA pour l'insertion, de l'Etat et du pays dans le cadre du contrat de pays 2007-2013.

Les conventions, notamment passées avec la Région, fixent des objectifs à atteindre annuellement concernant :

- le taux minimal de location de véhicules,
- le nombre de personnes reçues par rapport au nombre de personnes aidées,
- la mise en place de démarches auprès des prestataires privés.

→ Financement actuel

Les finances de l'association sont équilibrées par les cotisations des membres, la rémunération de certaines prestations et les aides des partenaires de l'association versées sous forme de subventions. Le conseil général finance le tiers des dépenses de l'association.

Les tarifs des prestations de la plate-forme mobilité ont été définis par les salariés de la mission locale avec le souci de rendre les services les plus accessibles possibles. Aucun critère de tarification n'a été établi, à l'exception des personnes les plus en difficulté qui bénéficient de l'aide financière tickets services et de l'application de tarifs progressifs pour accompagner ces publics vers l'autonomie.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

L'association remplit son objectif initial d'apporter des solutions de mobilité pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes. Le panel de services permet à la centrale de mobilité de répondre de manière complète aux besoins.

En 2007, 223 personnes ont été reçues, 146 aidées pour 170 services rendus :

- 81 personnes ont bénéficié d'une location de véhicules (entre une semaine et une année et demie avec une moyenne de deux mois),
- 33 personnes ont bénéficié de chèques services,
- 56 personnes ont bénéficié de taxis.

Si les services de transport à la demande, de location de véhicule et de chèque services fonctionnent bien, le covoiturage offre peu de résultats, notamment du fait du manque d'implication des entreprises et de la faible densité du territoire. Aujourd'hui, la Mission renvoie vers la plate-forme de covoiturage mise en place par le conseil général de Saône-et-Loire.

→ Perspectives

L'association souhaite aller au-delà de l'aspect matériel en travaillant plus sur les freins psychologiques à la mobilité. Par ailleurs, elle travaille avec d'autres plates-formes mobilité insertion dans l'optique de former un réseau régional de structures de formes juridiques différentes mais ayant les mêmes préoccupations. Deux rencontres ont eu lieu au cours de l'année 2008.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : l'association apporte une réponse à un besoin rural essentiel. Elle est très bien intégrée au niveau local et bénéficie d'un soutien financier public. Les garagistes et taxis n'interviennent pas seulement en tant que prestataires mais en tant que partenaires.

Limites : les limites sont essentiellement d'ordre financier : problème de trésorerie, conditionnement des aides du conseil régional, charges salariales lourdes. L'association rencontre également des difficultés à mobiliser les entreprises et les communes du territoire.

Contact :

Johan LEBAS
Chargé de projet
Mission Mobilité
mobilite.louhans@wanadoo.fr

La centrale de mobilité Bièvre Valloire pour l'insertion

Association Tacot Bièvre Valloire Mobilité

Expérience : Centrale de mobilité

Porteur du projet : association Tacot Bièvre Valloire Mobilité

Date de lancement : 1994 (depuis 2002 par l'association)

Cibles : personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle à faibles revenus / tout public pour la centrale d'information.



Situation :

Région Rhône-Alpes

Département de l'Isère

65 500 habitants

70 communes – 1 syndicat mixte de pays + 1 communauté de communes

67 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

L'intérieur du territoire Bièvre Valloire est très mal desservi du fait d'un développement périphérique des infrastructures de transport (TGV et autoroutes). Compte tenu de l'éloignement des sites urbains, les démarches d'insertion nécessitent des déplacements importants.

La réflexion sur la mobilité a été initiée en 1994 par un groupe de personnes en parcours d'insertion qui, faute de véhicule personnel, ne parvenaient pas à se rendre sur les lieux de formation et d'emploi. Des travailleurs sociaux, des techniciens et des élus, ayant des difficultés à mettre en place des parcours d'insertion du fait d'une carence des transports collectifs, se sont associés à la démarche. Une commission transport a été créée sur le territoire Bièvre Valloire en 1994.

→ Objectifs et enjeux

L'action menée par l'association a pour objectifs de :

- faciliter l'accès aux démarches d'insertion sociale et/ou professionnelle,
- faciliter le maintien en emploi des personnes rencontrant des difficultés de mobilité,
- accompagner les personnes dans leur prise d'autonomie.

Les services de la centrale de mobilité peuvent être sollicités pour rechercher un emploi, accéder au lieu de travail, de formation, de stage ou à un chantier d'insertion.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

La centrale de mobilité est portée par l'association Tacot Bièvre Valloire Mobilité. Elle fonctionne en binôme avec les organismes prescripteurs ou des personnes agréées travaillant dans le champ de l'insertion (Pôle emploi, mission locale, assistantes sociales), qui sont membres de l'association et délivrent une autorisation de recours à un service pour une durée limitée et des motifs particuliers (formation, emploi...) après avoir vérifié le motif de déplacement et l'absence de solution en matière de transport régulier existant.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

La centrale de mobilité propose trois services :

- une centrale d'information : sur appel téléphonique, elle renseigne sur les transports existants : les parcours, les horaires, les tarifs ;
- un transport à la demande : le service fonctionne sur réservation, effectuée 48h à l'avance (certaines inscriptions peuvent néanmoins se faire au dernier moment). Les lieux et horaires de desserte sont variables en fonction des impératifs des usagers ;
- la location de vélos / mobylettes : les lieux de location sont répartis en quatre points sur le territoire. Les locations se font à la journée, à la semaine, ou au mois, avec une mise à disposition de casque et d'antivol.

Si la centrale d'information est tout public, les autres services sont réservés aux personnes adhérentes, orientées par des organismes prescripteurs.

→ Echelle d'intervention

L'association propose ses services sur le territoire de Bièvre Valloire, un des treize territoires administratifs du conseil général. Les déplacements à l'extérieur du périmètre, même pour des raisons d'insertion sociale et/ou professionnelle, ne peuvent être pris en charge par l'association.

La centrale de mobilité s'inscrit en complémentarité avec les transports existants et n'intervient qu'en cas de carence de ceux-ci.

→ Moyens techniques et moyens humains

L'équipe du TACOT se compose de quatre personnes :

- un coordinateur à temps plein, qui assure la mise en place des services et la mission d'information et de communication. Il développe les partenariats, anime et supervise les activités de l'équipe ;
- le secrétariat à temps partiel (30 heures) assure une permanence téléphonique et participe à la collecte des informations auprès des différents transporteurs (centrale d'information, location de cyclomoteurs, vélos, transport à la demande). Il assure la gestion courante des dossiers de location et met en place les transports ;
- deux chauffeurs à temps partiel (2x30 heures) assurent le transport des usagers, le premier niveau d'entretien du véhicule et organisent les trajets.

Le transport privé devant être assuré par son propre parc de véhicules, l'association possède un minibus de 8 places, 45 cyclomoteurs et 10 vélos.

Mise en œuvre du projet

→ Étapes de la mise en œuvre

- 1994 : lancement d'une action insertion dans le cadre des ateliers de projets d'intérêts locaux (APIL), création d'une commission transport entre travailleurs sociaux du terrain et réalisation de deux études sur les besoins locaux en matière de transport avec des pistes de solution qui ont permis aux élus intercommunaux de prendre conscience des problématiques locales de transport.
- 1995 : création d'un atelier transport regroupant des professionnels de l'insertion. Mise en place progressive des services avec des structures support.
- 2002 : création de l'association Tacot Bièvre Valloire Mobilité et mise en place progressive des services.

Les partenaires financiers les ont rejoints progressivement, au fur et à mesure que la commission transport puis l'association communiquaient sur les résultats.

→ Montage juridique

Depuis 2002, le dispositif est porté par une association loi 1901 dont l'objet social est l'accompagnement de personnes en parcours d'insertion professionnelle et/ou sociale ainsi que l'information du public sur les moyens de transport existants.

L'exercice de ce service n'a pas nécessité de délégation de compétence particulière, le service de transport à la demande relevant du transport privé d'adhérents à l'association.

Les prescripteurs d'ordre privé sont membres et signataires d'une convention annuelle avec l'association, qui définit les modalités d'utilisation du service et fixe les engagements des deux parties parmi lesquels la vérification de la véracité du besoin, la limitation dans le temps de l'accord d'utilisation d'un des services et la précision du lieu et de l'objet de l'utilisation.

Les organismes prescripteurs :

- mission locale Bièvre,
- assistantes sociales,
- Pôle emploi,
- animateurs locaux d'insertion,
- service d'accueil de jour de l'association pour les adultes et les jeunes handicapés (APAJH),
- ASPIT Emploi (association pour l'insertion professionnelle),
- union mutualiste pour l'habitat et l'insertion des jeunes (UMIJ),
- Le Prado (entreprise d'insertion).

Outre le conseil d'administration et le bureau qui gèrent l'association, un comité de pilotage regroupe les membres de l'association, les techniciens désignés par le conseil d'administration, les travailleurs sociaux nommés par leur administration, un représentant de chaque financeur et le responsable salarié de l'association. Il se réunit deux à trois fois par an, ou à la demande du responsable salarié. C'est un outil d'aide et de soutien technique. Il permet de :

- vérifier et analyser l'activité des différents services,
- observer, repérer et analyser les difficultés et les besoins en transport,
- rechercher, étudier et proposer au conseil d'administration des orientations en matière de développement et de fonctionnement de l'activité et de vérifier leurs applications,

- étudier les candidatures de nouveaux prescripteurs et donner un avis avant la validation définitive par le conseil d'administration,
- veiller au respect des objectifs des conventions passées avec les prescripteurs et avec les financeurs.

à noter

Il est important pour un porteur de projet associatif de se positionner par rapport à la réglementation sur les transports et de ne pas se mettre en position de concurrence avec les transporteurs ou les taxis. Il peut être intéressant de les impliquer dans la réflexion et la création de ce type de projet. A titre d'exemple, au lancement du projet, l'association a organisé des réunions avec les professionnels de transport pour expliquer que les publics visés par les services de l'association différaient de ceux visés par leurs activités et qu'il n'y avait par conséquent pas de risque de concurrence déloyale. Par ailleurs, un représentant de la fédération locale des taxis est présent dans le conseil d'administration de l'association.

L'association a bénéficié du soutien matériel et juridique de ses partenaires, notamment du service juridique du conseil général. Aucun prestataire externe n'est intervenu.

→ Partenariats

Les partenariats sont de trois types et réglés par conventions :

- les partenariats avec les prescripteurs,
- les partenariats financiers avec l'Etat, le conseil régional, le conseil général, les communautés de communes,
- les partenariats techniques permettant de récupérer l'information en matière de transport, notamment avec la direction transports du conseil général.

Partenaires financiers :

- conseil général de l'Isère (contrat global de développement et direction générale du transport),
- Etat (DDTEPP via contrats aidés et CNASEA),
- conseil régional de Rhône-Alpes (Direction de la formation continue),
- syndicat mixte du pays Bièvre Valloire,
- communauté de communes de Bièvre Toutes Aures,
- mairie de Viriville.

→ Communication

L'association communique elle-même sur son activité deux fois par an dans la presse locale, la communication auprès des bénéficiaires étant essentiellement le fait des organismes prescripteurs. Une information destinée aux techniciens prescripteurs est réalisée par le biais de supports de communication interne.

Dimension financière

→ Coût du service

Les frais de fonctionnement de la structure varient entre 125 000 et 130 000 €.

Le service de transport à la demande couvre 80 % des frais, soit 95 000 €.

Le service de location de deux roues (assurance, réparations, entretien) couvre environ 15 %. La centrale d'information couvre environ 5 % des frais, le conseil général fournissant gratuitement les informations.

La grille des participations au financement est définie en lien avec le comité de pilotage et notamment les travailleurs sociaux. L'association fait une proposition de grille tarifaire aux professionnels du terrain qui définissent au final la tarification en fonction des difficultés et des besoins des personnes.

- centrale d'information : gratuité,
- service de transport à la demande : prix défini par tranche de 12 km (1,30 € tous les 12 km),
- locations de deux roues (cyclomoteurs, vélos) : prix variable en fonction des ressources de l'utilisateur. Un chèque de caution est exigé pour ces deux types de location.

→ Financement de départ

Le lancement du dispositif a nécessité un investissement de 17 000 €, intégralement supporté par les partenaires. Deux organismes privés ont participé au lancement du projet : la fondation Caisse d'Épargne et la fondation de France.

→ Financement actuel

Les finances de l'association sont équilibrées par les cotisations des membres, les recettes inhérentes à l'activité de l'association, les aides des partenaires de l'association sous forme de subventions et les donations publiques ou privées.

Un système de conventions permet aux financeurs de fixer des objectifs à atteindre et de conditionner le renouvellement de la convention à l'atteinte de ces objectifs. Les critères peuvent être qualitatifs et quantitatifs :

- une convention annuelle avec le conseil régional permet le financement de l'aide à la mobilité pour les moins de 26 ans au prorata du nombre de prestations effectuées,
- une convention triennale avec le conseil général formalise son financement et prévoit en contrepartie la communication du rapport d'activité et des comptes de l'association,
- une convention avec les communautés de communes qui versent une subvention de fonctionnement à l'association.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Éléments de bilan

En 2007, 160 utilisateurs de la plate-forme ont été recensés.

Pour le **TAD**, 4 239 prises en charge ont été effectuées pour 92 personnes, soit une moyenne de 46 trajets par personne. Le Minibus a effectué 76 662 kilomètres.

Pour la **location de cyclomoteur**, 4 207 jours de location ont été effectués par 63 personnes, soit une moyenne de 66 jours par personne.

Pour la **location de vélo**, 181 jours de location ont été effectués par cinq personnes.

→ Perspectives

Le Tacot s'est vu confier par le pays Bièvre Valloire une mission d'observation de la mobilité. A ce titre, il participe à trois groupes de travail :

- une réflexion menée par le pays et le conseil général de l'Isère sur l'amélioration de la mobilité dans le département,
- une réflexion sur les Plans de déplacement Entreprise, menée par le conseil général, le pays et la chambre de commerce et d'industrie,
- une réflexion sur les publics en perte d'autonomie et les déplacements des nouveaux ménages ne disposant que d'une voiture.

Le Tacot n'a pas vocation à assurer ces différents services dans l'avenir, mais il intervient en tant que force de proposition. En cas d'appel d'offre infructueux, l'association pourrait néanmoins être sollicitée pour mettre en place de nouveaux services.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : le fonctionnement partenarial avec les travailleurs sociaux, la souplesse organisationnelle et le soutien politique et financier important de la part des élus locaux constituent les principaux points forts de la plate-forme Mobilité Bièvre Valloire.

Limites : le transport à la demande est un service lourd à gérer, qui implique un important travail de logistique. Il arrive actuellement à saturation. Par ailleurs, la plate-forme doit refuser certains publics pour lesquels il n'existe pas d'offre sur le territoire, notamment les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Enfin, le financement est dépendant de conventions annuelles ou pluriannuelles.

Contact :

Fabien AVIGNON

Directeur

Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité

letacotbvm@wanadoo.fr



L'autopartage

Définition

L'activité d'autopartage est la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour une durée limitée et le trajet de son choix. L'accessibilité au service (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7), la durée de réservation (qui peut être très courte), les distances parcourues (en général faibles) par l'utilisateur et la régularité de la clientèle (abonnés) la distinguent de l'activité de location de véhicule sans chauffeur. L'autopartage a pour objet de séparer la possession de l'utilisation d'un véhicule automobile, entraînant de ce fait un moindre coût pour l'utilisateur et pour l'environnement.

Quels besoins ?

Le service d'autopartage peut s'avérer être une réponse pertinente aux problématiques d'ordre économique, environnemental et social liées à l'utilisation de voitures individuelles, du fait de la mutualisation des véhicules. Ce service répond à la demande de certaines personnes qui utilisent peu la voiture particulière.

Il peut ainsi permettre à un particulier de bénéficier d'une voiture sans en assumer seul les frais principaux (prix d'achat du véhicule) ou accessoires (entretien, carburant, assurance, garage, contrôle technique du véhicule). En lui permettant de mesurer l'impact financier de ses déplacements par le paiement de factures détaillées et périodiques, le service d'autopartage conduit l'abonné à adopter un comportement plus responsable et l'oriente vers des modes de déplacements collectifs voire doux. Enfin, l'autopartage peut remplir une fonction sociale dans la mesure où l'individu qui ne possède pas les moyens financiers d'acquiescer et de conserver un véhicule, peut en utiliser un à moindre frais pour ses déplacements personnels ou professionnels.

En tirant profit des immobilisations inutiles du véhicule, ce type de service de mobilité présente un intérêt pour la collectivité. Il permet en effet de désencombrer le stationnement, de diminuer le trafic routier et donc d'améliorer la qualité de vie du lieu au sein duquel ce service est mis en place.

Quels types de services ?

Le service d'autopartage repose sur le principe de la mise à disposition d'un véhicule auprès d'abonnés et dans certains cas, de membres ou d'associés au sein de la structure porteuse. Dès lors, les différents types de service d'autopartage varient en fonction de leurs caractéristiques propres comme la nature des véhicules proposés, la durée de location du véhicule, l'échelle du service ou encore l'articulation du service de location avec un autre moyen de transport (métro, bus, tramway, vélo).

Un service d'autopartage peut mettre à disposition des véhicules de petite capacité pour de simples déplacements individuels, des véhicules adaptés aux déplacements de familles ou encore des véhicules utilitaires légers voire lourds. Il peut s'agir de véhicules innovants tels que des véhicules électriques ou des véhicules propres. Tout va dépendre des moyens de départ du porteur de projet ainsi que des objectifs qu'il entend assigner au service.

Pour des raisons d'accessibilité et de cohérence, il apparaît primordial de lier ce service à l'offre de transports en commun. Cette coordination entre un véhicule automobile mutualisé et un usage de transport en commun peut se traduire par l'implantation de stations d'autopartage à proximité des points d'arrêt de transports en commun (arrêts de bus, gares routières ou ferroviaires, stations de métro) voire par la mise en place d'une tarification combinée (titre unique pour différents services). La mise en réseau des stations d'autopartage ainsi que la possibilité de rendre le véhicule loué à une autre station que celle de départ semblent renforcer l'usage et donc l'attrait du service aux yeux du public.

Enfin, la tarification est un élément distinctif. Certains services établissent leur tarification sur la base de la durée d'utilisation du véhicule et la distance parcourue. D'autres retiennent une tarification forfaitaire sur la base de la durée d'utilisation du véhicule jusqu'à un certain seuil (par exemple, jusqu'à 200 km). Au-delà de ce seuil, une tarification au kilomètre s'applique. Certains retiennent une tarification sur la seule durée d'utilisation.

Quelles échelles ?

La nécessaire accessibilité des stations d'autopartage et leur mise en réseau semblent réserver les services d'autopartage aux zones urbaines et périurbaines se caractérisant par un habitat ou des activités concentrés et suffisamment desservis en transports en commun. Seuls quelques exemples étrangers d'autopartage en Suisse ou en Allemagne, qui sont organisés à une échelle nationale, fonctionnent également en milieu rural.

Quel partenariat ?

→ Intérêt d'un partenariat

■ Les partenariats financiers

Dans la mesure où ce type d'activité implique un investissement initial important (financement d'études, acquisition de véhicules et d'outils de réservation), le premier intérêt du partenariat en matière d'autopartage est financier. Il peut par exemple lier l'exploitant du service d'autopartage à la collectivité publique sur le territoire de laquelle il est institué. Il peut également lier l'exploitant du service à certains constructeurs automobiles.

■ Les partenariats fonctionnels

Un partenaire technique, compétent en matière de définition, de montage et de suivi de projet, peut assister la personne privée ou publique à l'origine du service d'autopartage. Par ailleurs, dans la mesure où les véhicules du service doivent être facilement accessibles au public, certains avantages peuvent découler d'accords conclus avec les collectivités territoriales partenaires ou leurs groupements pour permettre l'occupation temporaire de la voirie publique. Un partenariat avec l'autorité organisatrice de transport (AOT) peut également faciliter la coordination entre les services de transport public et le service d'autopartage ainsi que la communication autour de ce dernier.

→ Formes de partenariats

Ces partenariats prennent différentes formes. Ils peuvent être informels et reposer dès lors sur de simples échanges ou accords lors de comités de pilotage ou de réunions de travail. Une forme conventionnelle peut toutefois s'avérer utile pour fixer les engagements des acteurs ainsi que les objectifs du partenariat mis en place. Enfin, le partenariat peut être formalisé sous la forme d'association, de société coopérative d'intérêt collectif ou de société d'économie mixte.

Quel montage juridique ?

→ Nature du service

La nature juridique de l'activité d'autopartage présente certaines ambiguïtés. En principe activité commerciale, elle peut présenter certaines caractéristiques d'une activité de service public³².

■ Le principe d'une activité de nature commerciale

Juridiquement, l'activité d'autopartage constitue une activité de « louage de chose », à savoir un véhicule sans chauffeur. En l'absence de chauffeur, elle n'est pas considérée comme une activité de transport public ou privé de personnes au sens de la LOTI. Ce contrat de « louage de chose » est défini comme celui « par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer³³ ». C'est une activité qui relève en principe de l'initiative privée puisqu'elle présente une nature commerciale.

■ Une activité satisfaisant un intérêt public

L'activité d'autopartage produit certains effets positifs à différents niveaux. En ce qui concerne l'environnement, elle limite les nuisances telles que les émissions de gaz à effet de serre ou encore les nuisances sonores et contribue à des économies d'énergie³⁴ certaines. Parallèlement, l'autopartage permet une meilleure mobilité de ses usagers, a fortiori lorsque ce service est coordonné à une offre de transports en commun par l'intermédiaire d'un tarif préférentiel. Enfin, elle agit sur le stationnement urbain et la consommation d'espace public en limitant le nombre de voitures individuelles stationnées.

■ L'hypothèse d'une activité de service public

Pour qu'une activité soit qualifiée de service public, cette dernière doit répondre à deux conditions :

- être exercée en vue d'un intérêt public,
- être liée directement (lorsque la personne publique assure elle-même le service et par ses propres moyens) ou indirectement (par l'intermédiaire d'une personne privée à laquelle la personne publique a délégué l'exercice de cette activité) à une personne publique.

Dans la mesure où cette activité d'autopartage se rapproche de l'entreprise privée³⁵ par son objet, l'origine de ses ressources et ses modalités de fonctionnement, le service public ainsi qualifié présenterait le caractère industriel et commercial (SPIC). Or une collectivité publique ne peut prendre en charge directement ou indirectement un service public industriel et commercial que si l'atteinte portée au principe de liberté du commerce et de l'industrie est justifiée en raison de circonstances particulières de temps et de lieu, par un intérêt public³⁶.

32. Source : Rhin-Autopartage, viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes [rapport d'étude Predit] / Auto'trement, Roland Ribl & Associés, Stratégie & Gestion Publiques, Predit, octobre 2007

33. Article 1709 du code civil.

34. Source : Le Guide Moses : La clé des voitures partagées, Chapitre 2 : Quels avantages pour la société ?

35. Ces trois critères permettant d'identifier le caractère industriel et commercial d'un service public ont été posés par la jurisprudence Conseil d'Etat, 16 novembre 1956, Union syndicale des industries aéronautiques.

36. Conseil d'Etat statuant au contentieux, 30 mai 1930, Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers.

→ **Conditions d'exécution du service**

- Si l'initiative est privée

 **à savoir**

L'accès au service d'autopartage peut se faire par la souscription d'un abonnement : l'utilisateur est lié au prestataire de service par un contrat d'abonnement, ou par l'acquisition de parts dans une société coopérative, la personne titulaire de parts sociales va avoir accès à un certain nombre d'avantages. Ici, l'acquéreur va pouvoir utiliser le véhicule dans des conditions préalablement définies.

Le porteur de projet privé peut recourir à différentes formes sociales pour l'activité d'autopartage :

La forme associative,

L'association présente l'avantage de réserver l'utilisation des véhicules partagés aux adhérents qui financent cette dernière par le paiement de cotisations. En ce sens, elle convient à l'idée de partage désintéressé de véhicules entre individus. Elle permet, par son statut, de pouvoir bénéficier de contributions bénévoles et de subventions de collectivités publiques locales si elle satisfait un intérêt public à l'échelle de la collectivité. Ces collectivités peuvent ainsi jouer un rôle dans la vie du service en soutenant le lancement, les dépenses d'investissement ou de fonctionnement nécessaires au démarrage du service.

La forme associative présente néanmoins certains inconvénients. En effet, dans la mesure où elle ne facilite pas la mobilisation de capitaux importants, elle n'est pas adaptée à un service d'autopartage développé. Par ailleurs, étendre trop largement la sphère d'influence de l'association peut être source d'une concurrence déloyale à l'égard d'opérateurs privés en charge de services de location de véhicules sans chauffeur. Enfin, l'engagement des adhérents étant perçu comme minime, leur responsabilité individuelle est par conséquent peu importante, ce qui a pour effet de réduire la crédibilité de l'association vis-à-vis des éventuels financeurs privés.

Le choix d'une forme associative apparaît donc intéressant pour le démarrage de cette activité d'autopartage. Dotée d'une certaine souplesse de fonctionnement, la structure associative permet d'évaluer la faisabilité technique et économique de l'autopartage alors que l'activité n'est pas encore développée.

La forme commerciale,

Il peut s'agir de société sous forme de société anonyme (SA), de société à responsabilité limitée (SARL) ou de coopérative. Le recours aux deux premières formes sociales ne correspond pas à l'idée d'une gestion de véhicules achetés en commun mais plutôt à l'organisation d'un service de location de véhicules.

La **société anonyme (SA)** désigne « la société dont le capital est divisé en actions et qui est constituée entre des associés qui ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports. Le nombre des associés ne peut être inférieur à sept³⁷ ». Cette forme sociale présente l'avantage de limiter la responsabilité des associés et des actionnaires à l'égard des dettes

37. Article L.225-1 du code de commerce.

sociales au montant de leurs apports dans le capital. Ce capital peut par ailleurs être facilement augmenté en fonction des besoins de la société, de sa taille.

La forme de société anonyme présente cependant certaines limites. En effet, sa création nécessite un nombre important d'associés ainsi qu'un important capital de départ (37 000 € minimum) a fortiori lorsque l'activité visée est celle d'autopartage. Par ailleurs, sa création implique l'intervention d'un juriste ou d'un avocat, sa gestion doit être suivie par un cabinet d'expertise-comptable, et son fonctionnement est assez lourd.

Cette forme sociale est donc réservée aux projets importants d'autopartage ou du moins à ceux qui nécessitent des investissements importants, et qui sont susceptibles de séduire et de convaincre au moins sept actionnaires.

La **société à responsabilité limitée (SARL)** « est instituée par une ou plusieurs personnes qui ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports³⁸ ». Les associés, au minimum deux, sont ici représentés par des parts sociales non négociables et cessibles sous certaines conditions.

L'exploitation d'un service d'autopartage sous cette forme sociale correspond à une conception purement commerciale de l'autopartage reposant sur le profit. Les clients du service usagers de ce dernier n'ont pas ici vocation à devenir associés.

Cette forme sociale présente deux intérêts principaux pour le ou les porteur(s) du projet d'autopartage. Le premier est le montant peu élevé de son capital : en effet, l'exigence d'un capital social pour les SARL n'existe plus (1 €)³⁹. Le second intérêt réside dans la possibilité de bénéficier de la réglementation des procédures collectives : lorsqu'une procédure collective affecte la société, ses associés risquent de ne pas pouvoir récupérer les sommes qu'ils ont apportées à la création de la société, mais ils ne seront pas tenus de verser plus que ce qu'ils n'auront déjà versé.

En ce qui concerne les limites de cette forme sociale, le gérant peut être tenu responsable des dettes sociales s'il apparaît qu'il a commis des fautes de gestion. Enfin, les parts sociales doivent être intégralement payées dès la création de la société.

Cette forme de société à responsabilité limitée semble par conséquent être adaptée à l'exécution d'une activité purement commerciale d'autopartage. En pratique, on constate que certaines activités d'autopartage gérées sous cette forme, ont d'abord relevé d'une association. La société à responsabilité limitée peut donc convenir au développement d'une activité d'autopartage déjà expérimentée dans le cadre associatif.

La **coopérative, société à responsabilité limitée**, est une société dont les associés ont souhaité se placer sur un strict pied d'égalité, réunis autour d'un même projet économique et de valeurs communes. Les associés peuvent être les salariés de la société mais également ses clients. L'acquisition de parts sociales leur permet notamment l'utilisation des véhicules appartenant à la société.

Dans le cadre de l'autopartage, cette forme sociale renvoie à la fois à un groupement d'achat et à une entreprise de prestation de service. Le groupement d'achat permet à ses membres d'acheter collectivement les biens nécessaires à l'exécution du service et l'entreprise de prestation de service, de fournir des véhicules à ses clients notamment par l'intermédiaire d'un abonnement.

Contrairement à la SARL de droit commun, la SARL sous forme de coopérative ne se limite pas à une stricte vision commerciale de l'autopartage mais correspond à une certaine conception de l'économie sociale et solidaire.

En matière de prise de décision, elle repose sur le principe démocratique « une personne = une voix », avec la possibilité de pondérer les voix en fonction de règles définies en assemblée générale. Comme pour la SARL de droit

38. Article 223-1 du code de commerce.

39. Depuis la loi n° 2003-721 du 1^{er} août 2003 pour l'initiative économique.

commun, il n'est pas exigé de capital minimum pour cette forme sociale, ce dernier étant fixé par les associés. Par ailleurs, elle peut émettre des titres participatifs, librement cessibles dont la valeur nominale, le montant et les modalités de rémunération sont fixés en assemblée générale. Ces derniers ne confient pas le droit de vote mais permettent d'augmenter le capital sans en modifier la structure. Pour finir, le maintien des résultats dans l'entreprise sous forme de réserves impartageables garantit une certaine autonomie et pérennité au service d'autopartage.

Par conséquent, le recours à la forme d'une société à responsabilité limitée coopérative en matière d'autopartage permet une combinaison de deux systèmes d'accès au service. Le premier est celui d'un accès par l'acquisition de parts sociales (membres), le second par un abonnement (clients). L'abonnement peut également donner lieu, à terme, à l'acquisition d'une ou plusieurs part(s) sociale(s).

La **société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)**⁴⁰, société à responsabilité limitée (SARL) ou société anonyme (SA) à capital variable qui a pour objet la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif présentant un caractère d'utilité sociale. « Ce nouveau statut coopératif est l'aboutissement d'une réflexion sur la création d'entreprises ayant un but social dont l'activité s'exerce dans le secteur marchand »⁴¹. La SCIC doit être agréée par le préfet de département du siège de la société, qui apprécie notamment la contribution que le projet « apporte à des besoins émergents ou non satisfaits, à l'insertion sociale, ainsi qu'à l'accessibilité aux biens et aux services »⁴². De forme coopérative, la SCIC respecte les règles de répartition du pouvoir en assemblée générale sur le principe « une personne = une voix ». Elle a néanmoins la possibilité de pondérer ces voix en organisant son assemblée en collèges d'associés.

Le recours à cette forme sociale en matière d'autopartage permet l'association d'une grande diversité d'acteurs autour du projet : salariés de la société, bénévoles, usagers, collectivités publiques, entreprises, associations, particuliers... Elle doit obligatoirement réunir trois catégories d'associés : les salariés de la société, les usagers et une troisième catégorie à choisir parmi celles précédemment énumérées. Cette forme sociale présente également certains avantages financiers. Susceptibles d'entrer dans le capital de la société d'intérêt collectif à hauteur de 20 %, les collectivités publiques, dont les établissements de coopération intercommunale (EPCI), peuvent également participer aux charges de fonctionnement ou d'investissement de la société par l'intermédiaire d'aides publiques économiques dans le respect de la réglementation les encadrant.

La forme de la SCIC apparaît par conséquent bien adaptée à l'exécution d'un service d'autopartage en raison de sa composition plurielle, de ses modalités de fonctionnement et de financement. Elle peut également constituer une étape de développement d'un service d'autopartage précédemment géré sous une forme associative. Le passage d'une association à une SCIC peut être réalisé sans procéder à la création d'une nouvelle personnalité morale donc sans remettre en cause la propriété des actifs, du patrimoine ni la poursuite des contrats et conventions passés.

- Si l'initiative est publique,

La collectivité peut faciliter la création d'un service d'autopartage en lançant un appel à projet

Cette démarche ne constitue ni un marché public ni une délégation de service public mais nécessite néanmoins une procédure de mise en concurrence. La sélection du candidat se fonde sur différents critères tels que l'expérience dans les domaines de l'autopartage et du montage de projets, la qualité du service proposé, la capacité à évoluer et l'aptitude à devenir un service d'intérêt communautaire et collectif durable sans soutien financier public. On peut

40. Voir la fiche relative à la SCIC.

41. Circulaire du 18 avril 2002 relative à la société coopérative d'intérêt collectif.

42. Voir la circulaire du 18 avril 2002 précitée.

également y retrouver l'exigence d'un service abordable, pratique, disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et de la mise à disposition de véhicules respectant les exigences fixées pour les véhicules neufs par la Communauté Européenne. Ce type de démarche présente l'avantage d'accompagner et de garantir la mise en place d'un service d'autopartage de qualité et bénéficiant de soutiens institutionnels. Cependant, la démarche d'appel à projets soulève certaines interrogations d'ordre juridique dans la mesure où un rattachement avec la personne publique, la présence d'un intérêt général et le fait que la personne publique impose plusieurs obligations concernant l'exécution du service, peuvent emporter la qualification de service public du service d'autopartage. Dans ce cas de figure, une procédure de délégation de service public doit être retenue.

La collectivité peut créer le service d'autopartage

Une collectivité publique (collectivité territoriale, syndicat mixte, établissement public de coopération intercommunale) ne peut être à l'origine de la création d'un service d'autopartage que si ce dernier présente un intérêt public local et si cette création se justifie par la carence ou l'insuffisance de l'initiative privée.

En raison d'une appréciation circonstanciée de ces deux conditions, il importe que la collectivité publique :

- motive l'intérêt général de ce service dans la présentation de sa mission,
- conserve un lien direct ou indirect avec le service,
- démontre que l'atteinte au principe de liberté du commerce et de l'industrie est justifiée.

Si la collectivité publique intéressée se trouve dans ce cas de figure, elle peut :

■ Exécuter elle-même le service d'autopartage

Présentant a priori toutes les caractéristiques d'un service public de nature industrielle et commerciale, la collectivité doit le gérer sous la forme d'une régie autonome comme un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) par exemple. Cet EPIC peut notamment être la régie chargée de l'exploitation des transports publics sur le territoire de la collectivité. Ce mode de gestion permet à la collectivité de maîtriser ce service et de faciliter la coordination nécessaire entre le service d'autopartage et les services de transports publics. Il implique cependant une dotation initiale pour la création du service et certaines démarches administratives liées aux procédures de la comptabilité publique et des marchés publics.

■ Le déléguer à un tiers

Le choix du mode de rémunération du futur exploitant détermine le régime juridique applicable à sa sélection ainsi qu'au contrat qui le lie à la collectivité publique. Ainsi, cette dernière doit choisir entre assumer au départ la rémunération du service (marché public de service) ou lier celle-ci sur toute la durée du contrat et la lier aux résultats de l'exploitation (délégation de service public).

En ce qui concerne la **délégation de service public**, ses modalités de conclusion sont soumises à la procédure de publicité préalable prévue par la loi Sapin reproduite des articles L. 1411-1 et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT). Une procédure allégée est néanmoins prévue « lorsque le montant des sommes dues au délégataire pour toute la durée de la convention n'excède pas 106 000 € ou que la convention couvre une durée non supérieure à trois ans et porte sur un montant n'excédant pas 68 000 € par an⁴³ ». En raison des investissements de départ occasionnés par une activité d'autopartage, il semble que ces derniers seuils soient dépassés, écartant de ce

43. Article L. 1411-12 du code général des collectivités territoriales. .

fait la possibilité de recourir à cette procédure allégée.

La délégation, d'une durée limitée, doit prévoir une rémunération du délégataire substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation c'est-à-dire dépendant partiellement de l'exploitation du service.

Ce mode de dévolution du service public d'autopartage présente donc l'avantage d'engager financièrement le délégataire. Il implique cependant un paramétrage précis lors de la négociation de la convention afin d'éviter les risques liés aux pertes ou de sur-rémunération du délégataire.

à savoir

Une collectivité publique peut également, dans le cadre d'une délégation de service public, confier l'exploitation d'un service d'autopartage à une société d'économie mixte locale, société anonyme dont le capital est majoritairement détenu par des collectivités territoriales ou leurs groupements. Le choix de cette forme particulière de société permettra notamment de garantir la prise en compte de l'intérêt général (la collectivité publique est actionnaire et contractante dans les objectifs de l'entreprise) et de bénéficier de la souplesse du droit privé.

Pour ce qui est du **marché public**, la rémunération du titulaire du marché est assurée par la collectivité publique. Le marché est soumis aux dispositions du code des marchés publics. En ce sens, les marchés d'un montant inférieur à 20 000 € HT peuvent être passés sans publicité ni mise en concurrence préalable. Pour les marchés d'un montant compris entre 20 000 et 90 000 € HT, la collectivité publique a le choix des mesures de publicité qu'elle juge adaptées. Pour les marchés dont le montant se situe entre 90 000 et 206 000 € HT, la collectivité publique doit publier un avis d'appel public à la concurrence dans le Bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP) ou dans un journal habilité à recevoir des annonces légales et sur son profil d'acheteur à compter du 1^{er} janvier 2010. Au-delà de 206 000 €, la collectivité doit procéder aux deux formalités de publicité précitées et accomplir la troisième dès le 1^{er} janvier 2010.

Ce mode de gestion d'un service d'autopartage permet au porteur de projet public de pouvoir faire jouer la concurrence et de retenir l'offre la plus avantageuse ainsi que la personne la plus à même d'exploiter ce service.

Quelles implications financières ?

→ Coûts du service

Les coûts liés à la mise en place d'un service d'autopartage peuvent concerner :

- l'étude de faisabilité (benchmark, montage financier...),
- les interventions externes d'experts (honoraires d'avocats, de comptables, de consultants),
- l'acquisition de véhicules. Ces dépenses d'investissement varient en fonction des types de véhicules retenus pour le service, de leur mode d'acquisition (location, leasing, achat...) et des réductions que l'exploitant aura su tirer de partenariats conclus avec les constructeurs automobiles,
- le stationnement (frais de parking ou redevance d'occupation du domaine public),
- l'équipement des stations et des véhicules (matériel embarqué pour les véhicules, signalétique et sécurisation des stations),
- les frais de personnel (de la direction au responsable de l'entretien des véhicules),
- l'entretien et la maintenance des véhicules (consommation de carburant ou autre, taxe, assurance, entretien, nettoyage),

- les charges de bureau (location, eau, gaz, électricité, nettoyage),
- les frais de marketing et de communication,
- le suivi du service d'autopartage (frais salariaux, achat de logiciel de gestion, frais de maintenance).

→ Principe de financement

Retenir la forme commerciale pour l'exploitation d'un service d'autopartage permet une plus grande mobilisation de capitaux. Chaque associé peut apporter dès le lancement du projet des fonds personnels, facilitant dès lors l'accès de la société aux financements extérieurs. Les sociétés de forme coopérative (SCOP, SCIC...) présentent l'avantage de permettre l'acquisition de parts sociales (titres de copropriété de la société coopérative) aux usagers du service d'autopartage. En ce sens, l'usager va souscrire une part sociale de la société coopérative au lieu de payer un abonnement.

L'autopartage étant une activité de nature commerciale, le financement du service peut être assuré par les recettes. Selon le mode d'accès au service retenu par l'exploitant, les recettes du droit d'accès au service, de l'abonnement et de la tarification par heure et/ou par kilomètre accompagneront le financement de l'activité.

La forme associative quant à elle, fonctionne initialement sur la base des apports de ses membres voire de droits d'entrée dans le groupement. Par la suite le financement de son activité peut être assuré par le biais des cotisations de ses membres, de dons manuels, de la facturation de certains services occasionnels et de subventions publiques.

Enfin, le service public d'autopartage de nature industrielle et commerciale doit être financé en principe par les seules redevances payées par les usagers. Le prix du service doit correspondre au prix unitaire réel du service rendu. Afin de prévenir toute distorsion de concurrence et d'éviter que le service ne soit financé par les contribuables en lieu et place des usagers, il est donc strictement interdit aux collectivités territoriales, établissements publics locaux, EPCI ou syndicats mixtes de prendre en charge les dépenses d'un SPIC dans leur budget. Certaines dérogations, correspondant à des cas limitativement énumérés, sont néanmoins prévues par le code général des collectivités territoriales⁴⁴.

→ Aides

Les aides financières

La nature des aides financières dépend de la forme juridique de la personne bénéficiaire. En ce sens, une association peut bénéficier de subventions de fonctionnement ou d'investissement de la part de collectivités publiques lorsque son activité satisfait un intérêt public local.

En ce qui concerne l'entreprise, les aides publiques lui étant consacrées sont encadrées afin de ne pas porter atteinte au principe de libre concurrence. Ces dernières doivent par conséquent respecter les dispositions fixées aux articles L.1511-2 et L.1511-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Elles pourront par exemple viser les études de marché ou encore les dépenses de fonctionnement.

En ce qui concerne les sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC), il est admis qu'une collectivité publique puisse les soutenir en leur accordant une aide au fonctionnement⁴⁵ dans le respect des règles précitées relatives aux aides publiques économiques.

Concernant l'entreprise proposant un service public d'autopartage, la personne publique à l'origine de sa création peut venir compenser les pertes financières dues à l'exécution de ces obligations, par le versement de subventions, dans la mesure où cette dernière est chargée de l'exécution d'obligations de service public clairement définies. Cette compensation doit

44. Article L.2224-2 du CGCT.

45. Article 8 du décret n°2002-241 du 21 février 2002.

néanmoins répondre à certaines conditions⁴⁶. Par exemple, elle doit être calculée sur des paramètres objectifs et transparents et ne doit pas, par la suite, dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'accomplissement des obligations de service public, en incluant un bénéfice raisonnable.

Enfin, les opérations exemplaires en matière d'autopartage peuvent également bénéficier d'une ou de plusieurs subventions de l'Ademe dans la mesure où ce type de service de mobilité favorise le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Les associations, des PME au sens communautaire et les entreprises de transport de voyageurs intervenant pour le compte de collectivités territoriales dans le cadre d'une délégation de service public peuvent bénéficier de cette aide.

Les aides matérielles

Les aides matérielles apportées à un service d'autopartage peuvent être de différentes natures.

Dans un premier temps, le porteur de projet peut bénéficier temporairement de places de stationnement sur la voirie communale ou intercommunale. Il doit pour cela solliciter une autorisation d'occupation temporaire de la voirie publique (domaine public). En contrepartie de cette utilisation, il doit verser une redevance à la commune. De nature précaire, ce permis ne peut être transmis à un tiers et ne donne pas droit à renouvellement automatique. Le domaine privé d'une commune peut par ailleurs être mis à disposition d'un service d'autopartage dans des conditions de droit privé.

Par la suite, le porteur de projet peut bénéficier de soutiens matériels variés en fonction des partenariats qu'il aura su mettre en place. Cela peut concerner par exemple la mise à disposition de supports publicitaires par l'autorité organisatrice de transports associée au projet.

Enfin, l'association proposant un service d'autopartage peut bénéficier de certains avantages comme la mise à disposition de locaux, de matériels et peut s'appuyer sur le bénévolat pour exploiter ce service.

Quel soutien méthodologique ?

Le porteur de projet peut également s'adresser au réseau France-Autopartage qui mène des études en amont et qui propose une assistance à la mise en place d'un service d'autopartage sur un territoire.

46. Consulter la circulaire du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales en date du 4 juillet 2008 relative à l'application par les collectivités territoriales des règles de la concurrence relative aux aides publiques aux entreprises chargées de la gestion d'un service public d'intérêt économique général.

Autopartage SCIC Auto'trement

Expérience : service d'autopartage
Porteur du projet : SCIC Auto'trement
Date de lancement : décembre 2000
Cibles : tout public



Situation :
Région Alsace
Département du Bas-Rhin
Communauté urbaine de Strasbourg, Mulhouse, Sélestat, Colmar, Saverne

Contexte

→ Contexte et origine du projet

L'association Auto'trement a été créée en octobre 1999, à l'initiative d'une vingtaine d'habitants de différents quartiers de Strasbourg qui souhaitent proposer une alternative « positive » à la possession d'une voiture particulière et à la dépendance aux transports collectifs. En avril 2004, elle s'est transformée en société coopérative d'intérêt collectif (SCIC).

→ Objectifs et enjeux

Auto'trement a pour objectif de proposer une offre alternative à la voiture particulière pour compléter les réseaux de transports collectifs qui ne parviennent pas à couvrir l'ensemble des besoins de déplacement des usagers, que ce soit en termes d'horaire ou de destination ; instaurer une utilisation plus raisonnée de la voiture et contribuer au respect de l'environnement ; offrir un accès à la voiture à un prix accessible et libérer de l'espace en centre-ville.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le projet est porté par la SCIC Auto'trement, dans laquelle chaque acteur, les membres fondateurs, les salariés, les abonnés, les collectivités publiques et autres partenaires, jouent un rôle important au sein du conseil d'administration.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Auto'trement met à la disposition de ses abonnés une voiture accessible en libre-service pour une durée déterminée par l'utilisateur. Ce système suppose d'une part, la souscription d'un abonnement mensuel et d'autre part, la réservation préalable du véhicule. Le service est accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Les voitures sont réceptionnées dans une station Auto'trement spécialement aménagée à cet effet.

- L'abonnement s'effectue à l'accueil d'Auto'trement ou par internet et donne droit à la réception d'une carte d'accès privative aux voitures.
- La réservation s'effectue par téléphone ou internet jusqu'au dernier moment. A cette occasion, l'abonné doit choisir la station, la voiture, l'heure de départ et d'arrivée. Auto'trement propose 25 stations réservées, réparties sur la communauté urbaine de Strasbourg et les communes de Saverne, Sélestat, Colmar et Mulhouse. La durée de location ne peut être inférieure à 30 minutes.
- La carte d'accès permet d'ouvrir la voiture ou la boîte contenant les clés. La SCIC propose cinq catégories de voitures : citadines, polyvalentes, break, minibus, monospaces. La SCIC a fait le choix de ne retenir que des véhicules à faibles émissions en CO₂.
- La consommation en carburant est prise en charge financièrement par Auto'trement. L'utilisateur règle les factures de carburant grâce à une carte essence équipant le véhicule ou paie ces dernières directement, se faisant rembourser par la suite.
- Le retour du véhicule s'effectue à la station de départ.
- Une facture mensuelle récapitule le détail des utilisations. L'abonné paie au kilomètre parcouru et à la durée d'utilisation.

Certaines formules combinent un abonnement au tramway avec un abonnement au service d'autopartage Auto'trement.

 à noter

Un système automatisé et sécurisé permet d'accéder aux voitures. Chaque abonné dispose d'une carte sans contact et d'un code PIN. Les informations sont transférées par modem à une borne d'accueil située dans le parking. Pour chaque utilisation, le système enregistre l'heure de départ, de retour et le nombre de kilomètres parcourus. Une boîte aux lettres située à proximité des véhicules permet de laisser des remarques sur l'état du véhicule.

Il s'agit d'un service tout public. Néanmoins les conditions d'adhésion réservent l'usage du service aux personnes de plus de 20 ans, disposant d'un permis de conduite depuis au moins un an, sous condition d'un dépôt de garantie et de la souscription d'un abonnement de trois mois minimum.

→ Echelle d'intervention

Le service s'est développé initialement sur le territoire de la communauté urbaine de Strasbourg. Progressivement, d'autres villes accueillent des stations Auto'trement dans une logique de développement régional et avec un double objectif :

- à l'échelle de la communauté urbaine de Strasbourg : proposer un arrêt tous les 500 mètres,
- à l'échelle de la région Alsace : proposer le service d'autopartage dans les villes de plus de 10 000 habitants, en intermodalité avec les TER.

Aujourd'hui, les stations sont implantées dans différents quartiers et communes de la communauté urbaine de Strasbourg, ainsi que dans les communes de Sélestat, Mulhouse, Colmar et Saverne. Le développement se fait par capillarité : les nouvelles stations sont implantées en fonction du réseau existant, pour assurer un rabattement efficace.

La cible du service d'autopartage mis en place est principalement urbaine, les adhérents devant avoir la possibilité de pouvoir accéder aux stations par le biais des transports publics ou par des modes de déplacements doux (marche, vélo).

Le positionnement des stations se fait en fonction de critères spécifiques :

- offre de transport collectif existante,
- densité de population,
- part du taux de motorisation de la population du secteur desservi,
- part des 25-40 ans.

→ Moyens techniques et moyens humains

Auto'trement fonctionne grâce à cinq postes :

- un directeur (temps plein),
- un responsable administratif et comptable (temps plein),
- une chargée de communication commerciale (temps plein),
- un réparateur chargé de l'entretien (temps plein),
- un chargé d'accueil (mi-temps).

D'un point de vue matériel, le service d'autopartage Auto'trement loue un local en centre-ville de Strasbourg. Par ailleurs, à Mulhouse, une association de location de vélos assure sur place l'information, les inscriptions, la démonstration du système d'accès aux voitures et l'entretien du parc.

L'association dispose d'un parc de 60 véhicules.

Les 25 stations de la SCIC sont louées à des sociétés de stationnement ou situées sur des emprises de propriétés des collectivités publiques partenaires.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- Octobre 1999 : création de l'association Auto'trement par une vingtaine d'habitants de Strasbourg.
- De janvier à décembre 2000 : montage du projet, recherche de financements et d'adhérents.
- Décembre 2000 : lancement du service (15 utilisateurs, 3 voitures, 1 station, 1 salarié).
- Juillet 2001 : coopération avec Brême (Allemagne) et Bologne (Italie) dans le cadre du projet de recherche de la Commission européenne TOSCA (Technological and operationnal support for car-sharing).
- 2002 : création de France Autopartage avec les organisations de Lyon (Auto' lib), Grenoble (Alpes Autopartage) et Marseille (Autopartage Provence).
- Mai 2002 : mise en place du système de gestion à distance des véhicules et de l'abonnement combiné avec la Compagnie des transports Strasbourgeois (CTS).
- Décembre 2002 : état des lieux du service Auto'trement : 200 utilisateurs, 16 véhicules et 7 stations.
- Mars 2004 : signature d'une convention de partenariat avec la société Caisse commune (Paris) pour permettre aux adhérents de France Autopartage d'utiliser ce service.
- Avril 2004 : passage de la forme associative à la forme de SCIC (SA).
- Septembre 2004 : création de deux stations hors de la communauté urbaine de Strasbourg, en gares de Mulhouse et de Sélestat.
- Avril – juillet 2005 : ouverture de deux stations en plein air en partenariat avec la ville de Strasbourg.
- Août 2006 : étude sur les perspectives de développement du service au niveau régional. Soutien du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), en partenariat avec RRA (Ingénieurs-Conseils en mobilité et urbanisme) et la Région Alsace.

→ Montage juridique

Le service est porté depuis le mois d'avril 2004, par la SCIC Auto'trement au statut de société anonyme (SA).

Plusieurs éléments ont justifié cette création :

- volonté de pérenniser la structure en la dotant de capitaux propres,
- volonté de responsabiliser les partenaires, notamment d'un point de vue financier en les associant au capital de la SCIC,
- nécessité de s'adapter à une activité de type capitalistique, la forme associative n'étant pas adaptée à une activité qui mobilise du capital pour se développer.

Les sociétaires de la SCIC Auto'trement sont répartis en six collèges, chacun votant à la proportionnelle et chaque associé disposant d'une voix indépendamment du nombre de parts dont il dispose :

- les membres fondateurs,
- les utilisateurs ou particuliers usagers,
- les salariés,
- les partenaires soutenant le projet,
- les collectivités publiques partenaires,
- les entreprises.

Chaque adhérent participe au capital social de la SCIC Auto'trement en acquérant une ou plusieurs parts sociales. La valeur de la part sociale est fixée à 500 €. Les collectivités publiques partenaires (communauté urbaine de Strasbourg, commune d'Illkirch, compagnie des transports strasbourgeois, SEM Parcus) ne peuvent acquérir moins de dix parts sociales chacune.

à noter

L'adhérent ne doit pas être confondu avec le simple abonné qui verse un dépôt de garantie de 150 €, encaissé et restitué en fin de contrat (minimum trois mois).

Pour mener à bien le passage du statut associatif au statut de coopérative, les porteurs de projet se sont appuyés sur l'expertise d'un cabinet comptable et de l'inter-réseau SCIC pour les conseils techniques.

→ Partenariats

Auto'trement a établi deux types de partenariats :

financier :

- aide au lancement du service : une subvention d'investissement versée par le conseil général du Bas-Rhin, et une autre versée par l'Ademe,
- subvention versée par la communauté urbaine de Strasbourg.

technique :

- intégration du service dans une offre globale de transport :
 - convention signée avec la communauté urbaine de Strasbourg pour avoir accès à des places réservées en centre ville ainsi qu'une signalisation appropriée. La signalisation réglementaire est à la charge de la ville, tandis que la SCIC prend à sa charge les totems de communication et la protection des emplacements réservés,
 - accord conclu avec la Compagnie de transport strasbourgeois pour obtenir et délivrer un abonnement combiné.
- communication :
 - accord conclu avec la Compagnie de transport strasbourgeois pour obtenir une communication sur ses supports publicitaires.

Par ailleurs, si la région Alsace ne finance pas le service d'autopartage, elle soutient le projet et a notamment été le premier utilisateur des stations hors communauté urbaine de Strasbourg, qui correspondaient à des antennes de la Région.

Parmi les arguments expliquant l'engagement des collectivités, peuvent être cités :

- la recherche d'un gain d'espace,
- l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre,
- l'accompagnement du changement de comportement en offrant une alternative positive à la voiture particulière.

La SCIC est un des membres fondateurs du réseau France Autopartage qui regroupe dix services d'autopartage du territoire métropolitain. Cette coopérative d'entreprises a pour objectif de développer l'autopartage en France en apportant un appui méthodologique (conseil, réalisation d'études amont) et en proposant des services mutualisés (système de gestion informatique, centrale d'appel nationale, centrale d'achats et services aux abonnés). L'abonnement à l'un des services membres de France Autopartage donne droit à l'utilisation de l'ensemble du réseau grâce à un système interopérable.

→ Communication

Auto'trement consacre chaque année 20 000 € au poste communication. La SCIC dispose en interne d'une chargée de communication à temps plein et a développé un site internet.

Par ailleurs, grâce aux partenariats qu'elle a conclus, elle bénéficie d'une visibilité directe via :

- les autorisations d'occupation temporaire du domaine public pour le stationnement d'une partie de ses véhicules,
- la mise à disposition de panneaux publicitaires par la Compagnie des transporteurs strasbourgeois (CTS) une fois par an,
- l'adhésion au réseau France Autopartage.

Dimension financière

→ Coût du service

Le budget global du service s'élève à 600 000 €.

Les frais de fonctionnement composent la part la plus importante de ce budget. Les principaux postes de dépenses sont répartis de la manière suivante :

- frais fixes liés aux véhicules (entretien, location longue durée des véhicules, redevances d'occupation du domaine public, location des places) : 50 %,
- charges salariales : 25 %,
- frais de fonctionnement et de communication : 25 %.

→ Financement actuel

La SCIC est autofinancée à 98 % grâce aux abonnements.

La subvention de la communauté urbaine de Strasbourg couvre les 2 % restants avec 15 000 € pour l'année 2008.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

En 2008, Auto'trement comptait :

- 1 450 abonnés,
- 60 véhicules répartis dans 25 stations,
- réalisation de 20 000 km/an,
- taux d'utilisation de 25%, soit 6h par jour,
- 130 abonnements combinés.

En moyenne, chaque abonné utilise le service une fois et demi à deux fois par mois, pour effectuer 100 km par mois et 1 000 km par an.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : le principal point fort de ce dispositif est qu'il repose sur une base d'adhérents qui ne sont pas de simples utilisateurs. Ils constituent une communauté et appuient les actions de la SCIC.

Limites : la principale limite réside dans le fait que ce dispositif coopératif se caractérise par une certaine progressivité liant le nombre d'abonnés à la capacité d'investissement. Il demande en conséquence de construire le projet sur du moyen terme. A défaut d'un soutien financier suffisant de la part des partenaires, il est important de disposer d'un capital de départ important et de s'assurer des partenaires essentiels que sont les collectivités et les exploitants transport.

Contact :

Jean-Baptiste SCHMIDER

Directeur

Auto'trement

jbschmider@autotrement.com

Autopartage

association Alpes-AutoPartage

Expérience : service d'autopartage

Porteur du projet : association Alpes AutoPartage

Date de lancement : 1999 (création de l'association de promotion et de développement)
2005 (création de l'association de gestion)

Cibles : tout public (particulier et professionnel)



Situation :

Région Rhône Alpes

Département de l'Isère

Communauté d'agglomération de Grenoble Alpes Métropole : communes de Grenoble et Echirolles

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le projet de création d'une association pour la promotion de l'autopartage a émergé en 1997, suite à une étude sur les nouveaux usages de l'automobile réalisée par deux chercheurs du CNRS. Séduits par le concept d'autopartage, alors émergent, ces chercheurs ont créé en 1999 une association pour le développement et la promotion de l'autopartage, avec le soutien de la FRAPNA (Fédération Rhône Alpes de protection de la nature). En 2005, ses statuts ont été modifiés pour devenir une association de gestion proposant un service à ses abonnés.

→ Objectifs et enjeux

L'association Alpes AutoPartage contribue par son activité aux objectifs fixés par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en développant un système permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le projet est porté par l'association Alpes AutoPartage.

→ Services proposés/publics bénéficiaires

Alpes Autopartage met à la disposition de ses abonnés des voitures accessibles en libre-service pour une durée déterminée à l'avance par l'utilisateur (une heure au minimum). Ce service est accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et fonctionne sur la base de réservations.

L'abonné accède au service par internet ou par téléphone, et sélectionne la voiture et la station de son choix parmi les seize stations réparties sur les communes de Grenoble et d'Echirolles. Après utilisation, le véhicule doit être ramené à la station de prise en charge, dans des parkings ou sur des emplacements réservés sur voirie. Trois catégories de véhicules sont proposées.

Le service d'autopartage fonctionne grâce à une centrale de réservation qui réceptionne la demande de l'utilisateur, programme le véhicule pour le rendre accessible au seul usager ayant réservé et gère la flotte. Chaque voiture est équipée d'un calculateur de bord (qui enregistre les informations relatives au trajet effectué et les transmet au centre de gestion de la flotte), d'un téléphone GSM (qui assure la communication entre le calculateur et le serveur gérant les réservations et peut servir aux usagers pour entrer en contact avec la centrale d'appel) et d'un GPS.

Une fois abonné, l'utilisateur reçoit une carte sans contact nominative, qui lui permet notamment d'ouvrir le véhicule. Une facture mensuelle récapitule les trajets effectués.

Le service est tout public. Il est proposé aussi bien aux particuliers qu'aux professionnels. Les conditions d'adhésion réservent l'usage du service aux personnes de plus de 20 ans, disposant d'un permis de conduite depuis au moins un an, sous condition d'un dépôt de garantie et de la souscription d'un abonnement minimum de trois mois.

→ Echelle d'intervention

Le service existe actuellement sur les communes de Grenoble et d'Echirolles. Son fonctionnement suppose une certaine densité de population. Les nouvelles stations sont ainsi implantées en fonction des demandes, en tenant compte de la densité.

→ Moyens techniques et moyens humains

L'association fonctionne grâce à 3,5 équivalents temps pleins, répartis sur les quatre fonctions suivantes :

- direction,
- secrétariat,
- gestionnaire de flotte,
- développement commercial et de renforcement intentionnel.

Alpes Autopartage dispose d'un parc de 21 véhicules. 5 véhicules sont en location longue durée et 16 véhicules ont été acquis avec des prêts bancaires.

Les 16 stations sont réparties sur des emplacements de parking publics ou sur la voirie des collectivités partenaires, sur la base du tarif d'un abonnement résidentiel.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 1998 - septembre 2000 : réalisation en interne d'une étude de faisabilité d'un service d'autopartage.
- 1999 : création de l'association de promotion et de développement du covoiturage Alpes Autopartage.
- 2005 : modification des statuts et transformation en association de gestion, suite à l'obtention des premières subventions.

→ Montage juridique

Le service est porté par l'association loi 1901 Alpes Autopartage et relève du transport privé d'adhérents.

Les adhérents peuvent être associés de l'association ou abonnés au service. Un contrat d'abonnement lie l'utilisateur à Alpes Autopartage. Pour une utilisation professionnelle du service, la personne morale doit indiquer lors de son adhésion la liste des collaborateurs-utilisateurs. La responsabilité de vérifier que les personnes répondent aux conditions d'utilisation du service revient au représentant légal de la personne morale. Dans le cadre de ce contrat, l'utilisation des véhicules d'Alpes Autopartage est exclusivement réservée à un usage professionnel.

Les relations avec les communes de Grenoble et d'Echirolles sont réglées par conventions. Celles-ci fixent notamment la répartition de la prise en charge du coût des aménagements des stations : panneaux, signalétique au sol, bornes de parking. Ainsi, la ville de Grenoble finance la signalétique, tandis que l'association prend en charge les bornes. Sur la commune d'Echirolles, la ville prend à son compte l'ensemble des aménagements.

En termes d'accompagnement méthodologique, l'association n'a pas pu s'appuyer sur des organismes spécifiques compte tenu du caractère innovant du service à la fin des années 1990. En revanche, les échanges entre opérateurs de service d'autopartage ont permis de compléter les connaissances théoriques en intégrant notamment les contraintes pratiques. Ces échanges se sont révélés une réelle source d'expertise.

→ Partenariats

L'association Alpes Autopartage a établi des **partenariats financiers** pour le lancement du service, avec l'ADEME (subvention sur deux ans), le conseil général de l'Isère, la communauté d'agglomération de Grenoble (subvention décroissante sur cinq années), la fondation de la MACIF et le conseil régional Rhône-Alpes.

Alpes Autopartage a également développé des **partenariats techniques** :

- pour régler le stationnement des véhicules, avec les communes de Grenoble et d'Echirolles (parkings publics, emplacements réservés sur la voirie, mise en place d'une signalétique adaptée),
- pour les relations commerciales,
- pour favoriser l'intermodalité : convention avec la Sémitag (Société d'économie mixte des transports de l'agglomération grenobloise) pour proposer un abonnement combiné permettant l'accès au réseau de transports collectifs de l'agglomération et au service d'autopartage ; convention avec la Région Rhône-Alpes pour obtenir des réductions pour l'abonnement au service d'autopartage sur présentation d'un justificatif d'abonnement au réseau de TER ; convention avec le conseil général de l'Isère pour obtenir des réductions sur le réseau TransIsère.

En termes de **partenariats méthodologiques**, l'association s'est appuyée sur le réseau France Autopartage, dont elle est un des membres fondateurs. Cette coopérative d'entreprises regroupe dix services d'autopartage du territoire métropolitain et a pour objectif de développer l'autopartage en France en apportant un appui méthodologique (conseil, réalisation d'études amont) et en proposant des services mutualisés (un système de gestion informatique, une centrale d'appel nationale, une centrale d'achat et des services aux abonnés). L'abonnement à l'un des services membres de France Autopartage donne droit à l'utilisation de l'ensemble du réseau grâce à un système interopérable. Par ailleurs, le prestataire informatique Eileo apporte également un appui technique pour développer le service.

→ Communication

L'association consacre 10 000 à 15 000 € par an à la communication. Celle-ci prend la forme de flyers, d'affiches et d'achats d'espaces publicitaires. En 2009, Alpes Autopartage souhaite doubler ce budget pour proposer une communication adaptée.

Dimension financière

→ Coût du service

Le budget prévisionnel de 2009 de l'association s'élève à 400 000 €.

→ Financement actuel

En 2009, les subventions perçues devraient atteindre 53 000 € soit 13 % du budget prévisionnel. Les 87 % restants proviennent des recettes commerciales propres.

Si le montant des subventions est resté stable (de 50 000 à 60 000 €) depuis la première année d'activité, la part occupée par les recettes commerciales a progressivement augmenté pour prendre le pas sur les subventions.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

En 2008, Alpes Autopartage comptait :

- 350 utilisateurs, dont 20 % de professionnels et 80 % de particuliers,
- 21 véhicules répartis dans 16 stations.

En moyenne, chaque véhicule est utilisé une fois par jour.

Les usagers professionnels ont en moyenne des factures plus importantes que les particuliers.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : l'association est parvenue à faire émerger une pratique de l'autopartage sur les communes de Grenoble et Echirolles. Par ailleurs, la mixité des abonnés (professionnels et particuliers) est un réel succès et permet une utilisation des véhicules complémentaire et homogène sur l'ensemble de la semaine.

Limites : le manque initial de moyens n'a pas permis de proposer une offre suffisamment importante pour être immédiatement attractive. De ce fait, les débuts ont été modestes.

 à savoir

Pour obtenir une fréquentation satisfaisante dès les premiers mois d'ouverture du service, il est important, dans la mesure des moyens financiers disponibles, **de se doter de moyens humains et techniques importants et d'investir largement dans la communication.**

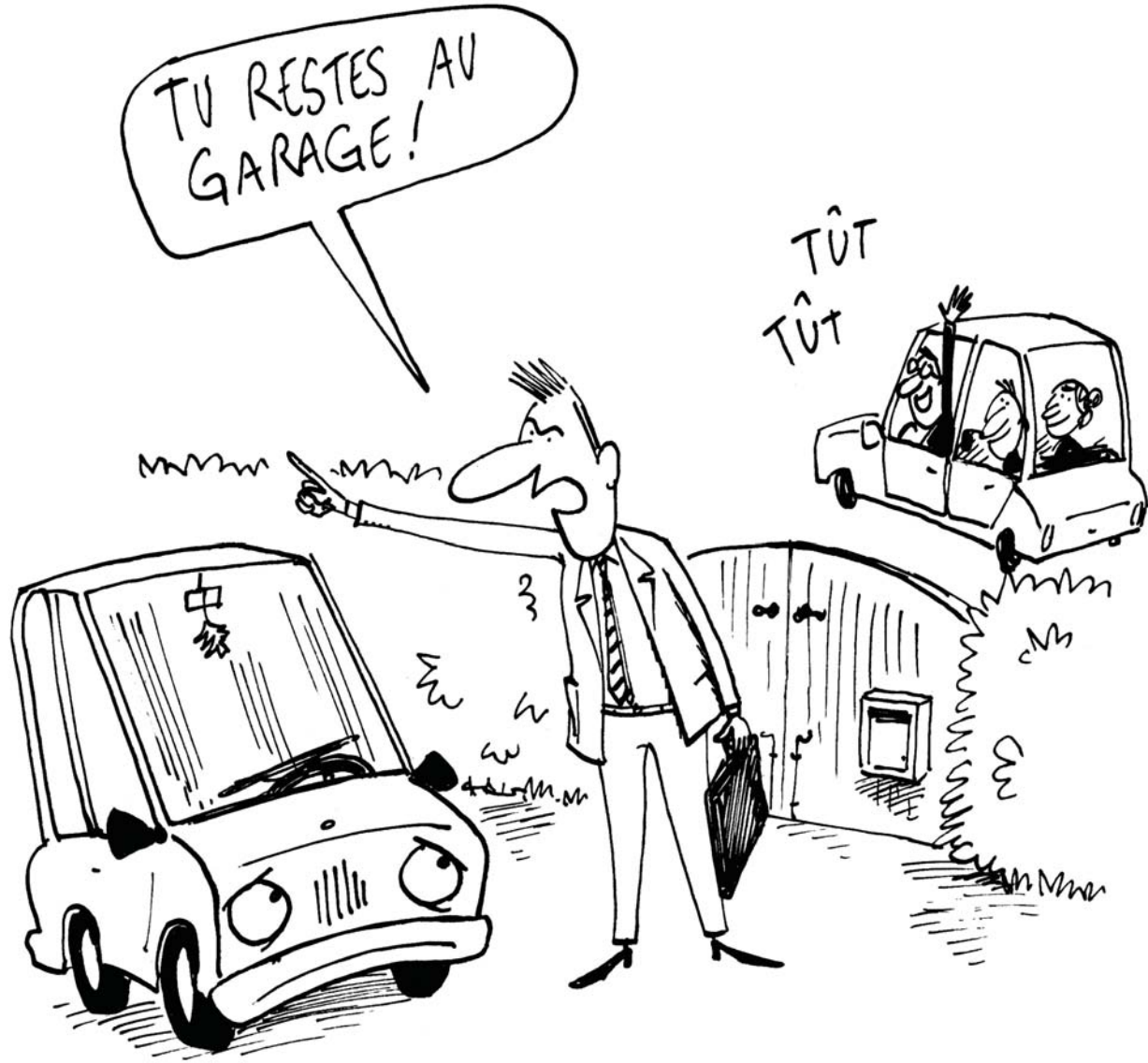
Contact :

Daniel FAUDRY

Directeur

Alpes AutoPartage

contact@alpes-autopartage.fr



Le covoiturage

Définition

Le covoiturage désigne le mode de déplacement par lequel plusieurs personnes partagent l'utilisation d'un véhicule afin d'effectuer une partie ou l'ensemble d'un trajet commun. Pour des raisons de concurrence, les services de covoiturage doivent être distingués des services de transports exécutés par les artisans taxis et des services publics de transport. Cette distinction repose notamment sur le caractère non professionnel du conducteur et sur le caractère gratuit du service.

Quels besoins ?

Ce mode de déplacement satisfait trois types de besoins :

- un besoin particulier de déplacement (intérêt économique et social du covoiturage),
- une maîtrise collective du trafic routier et des nuisances liées aux déplacements de personnes seules (intérêt public et environnemental du covoiturage),
- une optimisation des infrastructures routières et autoroutières existantes (intérêt public du covoiturage).

Le covoiturage permet tout d'abord aux personnes qui ne disposent pas de véhicule personnel et/ou dont la destination n'est desservie par aucun service de transport⁴⁷ de se déplacer. Il satisfait une préoccupation d'ordre économique dans la mesure où les frais liés au transport sont partagés entre les passagers du véhicule. Les dépenses de carburant et de péage sont ainsi réparties en fonction du nombre de passagers ou « covoiturés ». Le covoiturage favorise enfin les relations entre individus et permet d'inscrire dans la durée certains trajets effectués à plusieurs (trajets domicile-travail par exemple). Il peut notamment s'inscrire dans le cadre de plans de mobilité tels que les Plans de déplacements Entreprise (PDE) ou plans de déplacements d'Administration (PDA).

Pour la collectivité publique, le principe du covoiturage peut s'avérer être une solution intéressante lorsque l'offre en transports en commun n'est pas satisfaisante (niveau de desserte insuffisant, manque d'information...), voire inexistante. Il est également un moyen de réduire le trafic automobile et les pollutions qui en découlent (pollution de l'air, pollution sonore, pollution visuelle). Il permet d'élever le taux d'occupation des véhicules et par conséquent, d'en diminuer le nombre. Pratique de déplacement alternative, il doit être appréhendé comme complément aux transports publics et devenir un outil au service de l'intermodalité.

à savoir

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE) a inscrit le covoiturage au sein de la LOTI.
« L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation (...) du covoiturage » est depuis cette date, un des objectifs à atteindre par les plans de déplacements urbains (PDU). Les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) concernées par la mise en place obligatoire d'un PDU⁴⁸ doivent par conséquent encourager cette pratique.

47. Les grèves des services de transports de personnes rentrent dans ce cadre.

48. L'article 28 al.3 de la LOTI précise que l'élaboration d'un PDU « est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants [...] ou recoupant celles-ci ».

Quels types de services ?

Un service de covoiturage renvoie à une mise en relation de personnes dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun. Il peut s'agir de déplacements réguliers ou occasionnels concernant des types de trajets très variés (domicile-travail, touristique, événements, scolaire, marchés).

Cette mise en relation peut ne pas être organisée et résulter de simples rencontres entre particuliers ou résulter d'un dispositif organisationnel. Susceptible d'être mis en place par une centrale de mobilité, une association, une entreprise, une administration ou une collectivité territoriale, ce dispositif peut :

- être établi dans le cadre d'un plan de mobilité (PDE/PDA/PDZA/PDES)⁴⁹,

Il s'agit d'une démarche volontaire initiée par une ou plusieurs personnes morales de droit privé ou public afin de favoriser et de mettre en œuvre durablement tous les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés au travail ou au transport d'élèves (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage...). Sa réalisation repose notamment sur un diagnostic approfondi de la mobilité des employés, leur sensibilisation, l'élaboration d'un plan d'actions, sa mise en œuvre, son animation, son suivi et son évaluation. L'organisation de covoiturage dans le cadre d'un plan de mobilité crée des conditions de confiance en mettant en relation des personnes qui se connaissent. L'aspect réservé du système permet au service de mieux fonctionner. Il s'agit d'une démarche participative, qui permet d'adapter le projet aux besoins. Les économies engendrées à l'échelle des salariés ou agents (frais de déplacements) et des employeurs sont réelles.

- prendre la forme d'une plate-forme téléphonique,

La communication des informations relatives au service de covoiturage se fait, dans ce cas, par voie téléphonique. Un numéro gratuit (numéro vert) ou de faible coût pour l'appelant (numéro azur) permet de communiquer son offre de covoiturage à une personne chargée de l'enregistrer et de la mettre en lien avec les demandes de covoiturage préalablement exprimées. Parmi les avantages de ce service, peuvent être cités le faible coût d'investissement initial, ainsi que la possibilité de renseigner l'appelant sur la pratique du covoiturage et lui apporter un conseil personnalisé. Ce type de service peut être intéressant pour promouvoir un service émergent. En revanche, il n'est pas adapté à un large public. Il nécessite d'affecter une ou plusieurs personnes pour mettre en lien l'offre et la demande de covoiturage et implique une très bonne organisation voire l'acquisition d'un logiciel pour croiser les offres et les demandes de covoiturage.

- prendre la forme d'un site internet,

Il permet au particulier de déposer ou de consulter une offre ou une demande de covoiturage en temps réel. Après son inscription sur le site, l'utilisateur accède directement aux informations intéressant le service de covoiturage qu'il souhaite organiser (conducteur) ou auquel il souhaite participer (passager). Il existe différents types de sites internet de covoiturage. Il peut s'agir de sites ouverts à tous les publics, comportant ou non des espaces réservés aux entreprises, aux administrations ou de sites réservés à certaines catégories d'individus (par exemple, site intranet pour les salariés d'une ou de plusieurs entreprises). Ce service permet un accès direct aux offres et aux demandes de covoiturage. Il permet d'ajouter un service d'information relatif aux déplacements (horaires des lignes de transport régulières, trajet, information sur le trafic). Par ailleurs, l'outil, modulable, permet de mutualiser et d'agglomérer les bases de données entre plusieurs sites internet. En revanche, ce type de service est coûteux ; le prix varie notamment en fonction de la technologie retenue, du nombre de bases de données agglomérées, des services proposés sur le site... Il peut également être discriminant car réservé aux personnes disposant d'outils informatiques et de connexion à internet satisfaisante.

49. On parle de Plan de déplacements Entreprise (PDE) ou inter-entreprise lorsque ce dernier vise une ou plusieurs entreprises, d'un plan de déplacements d'administrations (PDA) lorsqu'il vise une ou plusieurs administrations, de plan de déplacements de zone d'activité (PDZA) lorsqu'il vise une telle zone et enfin de plan de déplacements d'établissement scolaire lorsqu'il vise un ou plusieurs établissements scolaires.

Quelles échelles ?

Il n'existe pas d'échelle prédéfinie pour l'exécution d'un service de covoiturage. En revanche, le choix d'une échelle pertinente pour l'organisation de ce service doit être fait en fonction du public visé par ce dernier et suite à l'étude des motifs de déplacements susceptibles d'être réalisés par les particuliers. En ce sens, une association peut mettre en place un service de covoiturage pour ses membres à l'échelle communale, intercommunale voire plus large encore. Ce type de service peut également viser les salariés d'une grande entreprise, d'une zone d'activités, voire les agents d'une administration et être réalisé à l'échelle intercommunale (dans le cadre de Plans de déplacements Entreprise, plans de déplacements d'Administrations, plan de déplacements de zone d'activités) ou d'un bassin d'emploi. Il peut également être organisé à l'échelle départementale ou régionale lorsqu'il est destiné à satisfaire les demandes de déplacement de particuliers, de touristes ou à compléter les politiques publiques locales en faveur des modes de déplacements alternatifs (train, autocars interurbains, bus urbains, modes doux...).

Quel partenariat ?

→ Intérêt d'un partenariat

■ Partenariat fonctionnel

Il est opportun de se rapprocher d'autorités organisatrices de transport (AOT, AOTU, AO2) afin de réaliser une étude de l'offre de transports existante sur le territoire. Il est en effet important de pouvoir adapter le service de covoiturage à la demande de mobilité sur les zones insuffisamment, voire non desservies en transports publics. Un partenariat avec ces autorités permet par conséquent de mettre en place un service de covoiturage coordonné aux offres de déplacement existantes. Etablir un partenariat avec une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) peut par ailleurs s'avérer opportun. En effet, en raison des impératifs de sécurité routière, se rapprocher d'une collectivité propriétaire d'emprises sur le domaine public routier peut conduire à l'aménagement d'espaces adaptés aux rencontres entre « covoiturés ».

■ Partenariat financier

Certains établissements publics de l'Etat, tels que l'Ademe, certaines collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale peuvent participer au financement du projet ainsi qu'à sa promotion, dans le cadre de mise en service d'un système de covoiturage ou d'application d'un plan de mobilité.

→ Formes de partenariats

Les partenariats organisés lors de la réflexion sur le projet de covoiturage peuvent consister en de simples réunions, entretiens, voire en la formation de groupes de travail ou de commissions s'il s'agit de collectivités publiques. Il peut être utile d'associer la population à ces rencontres dans la mesure où l'exécution de ce service de mobilité repose sur la volonté des usagers.

Des conventions peuvent également avoir pour but de formaliser les partenariats techniques et financiers nécessaires à la réalisation d'un service de covoiturage. Elles peuvent par exemple déterminer les conditions de réalisation d'un site internet en matière de covoiturage fonctionnant sur une base de données mutualisées et ainsi définir le rôle de chacun des partenaires.

La participation à la structure porteuse du service de covoiturage comme par exemple au sein d'une association ou encore d'une entreprise, dans le cadre d'un Plan de déplacements Entreprise, peut faciliter le suivi technique ou financier du service.

Quel montage juridique ?

Organisation du service de covoiturage

Organiser un service de covoiturage consiste à mettre en relation les personnes qui souhaitent partager l'utilisation d'un véhicule pour effectuer tout ou partie d'un trajet commun. Cette organisation peut être informelle ou formelle. Elle est informelle lorsque la mise en relation du conducteur avec son ou ses passagers s'effectue sans l'intervention d'un tiers (« autostop » ou déplacements effectués par des voisins quotidiennement vers leur lieu de travail par exemple). Elle est formelle lorsqu'elle s'effectue par l'intermédiaire d'une personne qui ne bénéficie pas personnellement de ce service.

→ Si l'initiative est publique

La collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) doit disposer d'une compétence légitimant son intervention en la matière. Il peut s'agir de la compétence transport dans le cas d'une collectivité publique AOT, AOTU ou encore AO2 ou d'autres compétences comme la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie pour une communauté de communes (compétence facultative⁵⁰) par exemple. Plusieurs montages peuvent être envisagés en fonction de l'outil de mise en relation retenu :

- Un service de covoiturage assuré par une plate-forme téléphonique

Si la collectivité publique ou l'établissement public de coopération intercommunale souhaite mettre en place un service de covoiturage sous la forme d'une plate-forme téléphonique, la structure porteuse doit nécessairement être en mesure d'affecter une ou plusieurs personnes à ce service. Par conséquent, elle peut faire reposer le fonctionnement de ce service sur ses moyens matériels et humains existants ou recruter un personnel qualifié en cette matière. Le porteur de projet passe alors directement les marchés publics de fournitures nécessaires au fonctionnement du service en fonction des besoins qu'il a défini.

Une collectivité publique peut également inclure la création de cet outil de mise en relation à l'intérieur d'un contrat la liant à un exploitant privé d'un service de transport. Ce mode de gestion permet d'une part à la collectivité de se décharger de l'organisation pour laquelle elle ne présente peut être pas toutes les compétences requises et d'autre part, de lier ce service au propre système d'information du transporteur.

Ce type de service de plate-forme téléphonique ne semble pouvoir être retenu pour un service de covoiturage de grande ampleur, du fait d'un risque de surcharge.

- Un service de covoiturage assuré par un site internet

La collectivité publique dispose de plusieurs possibilités pour mettre en place un site internet :

- recourir à un prestataire extérieur dans le cadre d'un marché public de service pour la réalisation du site, son hébergement, le dépôt du nom de domaine, sa maintenance et son actualisation. C'est la solution la plus simple pour la collectivité qui ne dispose pas au départ d'un site internet mais également la solution la plus coûteuse.
- recourir à un prestataire extérieur pour la création du site par l'intermédiaire d'un marché public de service et assurer en interne les tâches accessoires. Cela suppose de disposer au sein de son personnel d'une ou de plusieurs personnes compétentes pour les assurer.

50. Article L.5214-16 du code général des collectivités territoriales.

- si la collectivité dispose de son propre site internet, elle peut recourir à un prestataire spécialisé pour y créer un espace dédié au service de covoiturage.

à savoir

Lorsque la collectivité publique n'est pas en mesure de définir seule et à l'avance, les moyens techniques susceptibles de répondre à ses besoins concernant le service de covoiturage, **elle peut recourir à la procédure du dialogue compétitif**. Il s'agit d'une procédure dans laquelle la collectivité conduit « un dialogue avec les candidats admis à y participer en vue de définir ou de développer une ou plusieurs solutions de nature à répondre à ses besoins et sur la base de laquelle ou desquelles les participants au dialogue seront invités à remettre une offre ».

Le recours à cette procédure est possible « lorsqu'un marché public est considéré comme complexe, c'est-à-dire lorsque l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

1^o Le pouvoir adjudicateur n'est objectivement pas en mesure de définir seul et à l'avance les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins ;

2^o Le pouvoir adjudicateur n'est objectivement pas en mesure d'établir le montage juridique ou financier d'un projet⁵¹».

Pour un service de covoiturage susceptible de couvrir une zone géographique plus large que le territoire de la collectivité porteuse il peut être pertinent de chercher à mutualiser ce service de covoiturage à l'échelle départementale ou régionale. Les collectivités associées à ce projet peuvent par exemple créer un groupement de commandes publiques⁵² en vue de la passation du marché ayant pour objet la création d'un service de covoiturage. Allotir ce marché public peut par ailleurs permettre d'augmenter le nombre de candidatures, de favoriser la mise en concurrence et par conséquent d'obtenir des prix optimisés. Par exemple, un premier lot peut avoir pour objet l'acquisition et la maintenance de l'outil de covoiturage ; un second, l'adaptation de l'outil à la charte graphique des sites internet de chaque partenaire ; et un troisième, la mise en place d'une plate-forme téléphonique.

à savoir

Il est nécessaire de relier le service de covoiturage aux différents services de transport organisés sur le territoire.

C'est pourquoi un grand nombre de sites de covoiturage sont mis en place par les collectivités territoriales ou les intercommunalités autorités organisatrices de transports urbains, non urbains et secondaires en lien avec leurs exploitants privés.

■ Un service de covoiturage proposé dans le cadre d'un Plan de déplacement d'administration (PDA)

Ce type de plan de mobilité peut être réalisé sur la base des moyens humains et matériels dont dispose la personne publique en interne ou avec l'aide d'un prestataire extérieur (bureau d'études et de conseils). Si la mise en place d'un service de covoiturage est retenue comme une des mesures du plan de déplacements de l'administration concernée, cette dernière a le choix entre différents modes d'organisation du service. Il peut ainsi s'agir d'une simple organisation entre agents (liste circulant entre les différents services et mentionnant les offres et les demandes de covoiturage) ou de solutions plus formalisées. Une

51. Article 36 du code des marchés publics.

52. Voir notamment l'article 8 du code des marchés publics de 2006.

plate-forme téléphonique mise en place en interne, un espace réservé sur le site intranet de l'administration ou sur le site de covoiturage de la collectivité publique s'il en existe un, peuvent être envisagés. S'il est fait recours à un prestataire extérieur, le choix de ce dernier doit nécessairement intervenir après une procédure de mise en concurrence définie par le code des marchés publics.

■ Les aires de covoiturage

Une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale peut également participer à la mise en place d'un service de covoiturage en soutenant la création et l'aménagement d'aires de covoiturage facilitant la prise en charge de passagers et le stationnement temporaire des véhicules. La collectivité qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération intervient en créant un ou plusieurs parcs publics de stationnement. Ces derniers sont considérés comme des dépendances du domaine public routier et en font par conséquent partie⁵³. La collectivité maître d'ouvrage des travaux (aménagement de l'accès, délimitation, stabilisation et assainissement de l'espace de stationnement) peut être propriétaire de la voie publique concernée ou non. C'est ainsi qu'en pratique de nombreuses aires de covoiturage sont réalisées par les conseils généraux sur des terrains et des voies communales voire intercommunales et que l'entretien et le fonctionnement de ces dernières est assuré par les communes ou intercommunalités. Des conventions passées entre ces différentes collectivités publiques permettent de formaliser les engagements de chacune des parties participant à la réalisation, à l'aménagement et au fonctionnement de ces aires.

Les aires de covoiturage doivent présenter certaines caractéristiques que le maître d'ouvrage des travaux précise dans le cahier des charges. Voici quelques exemples des caractéristiques que l'on trouve en pratique :

- aires de 20 à 30 places chacune situées hors voirie, sur des emprises foncières conséquentes permettant leur extension future,
- aires fonctionnelles (revêtement en enrobé, délimitation des places),
- aires sécurisantes (cheminement piétonnier, éclairage public, proximité d'espaces de vie, entrée/sortie),
- aires signalées (panneaux directionnels depuis l'échangeur et panneau d'information),
- aires esthétiques (choix de mobilier, espaces verts),
- aires évolutives vers le déplacement multimodal (accessibilité des transports collectifs, des vélos, possibilité de servir de points de correspondance entre les transports à la demande et les lignes régulières départementales).

→ Si l'initiative est privée

Quel que soit le type de service de covoiturage, une personne morale de droit privé, qu'il s'agisse d'une société ou d'une association, peut, sous réserve du respect des règles du droit de la concurrence, décider d'intervenir en la matière. Elle peut créer un service de covoiturage pour ses membres (essentiellement dans le cadre d'un Plan de déplacements Entreprise ou inter-entreprises) voire pour le public en général. La création d'un service de covoiturage pour les membres d'une entreprise peut être assumée directement par l'entreprise bénéficiaire du service ou externalisée à un opérateur privé spécialisé. Dans ce dernier cas de figure, les règles du droit privé gouvernent en principe les rapports entre cocontractants privés.

Dans le cas d'une association, le service doit être lié à son objet social. En ce sens, une association portant un ou plusieurs services de mobilité (par exemple les missions locales) ou encore une association ayant pour objet l'accompagnement de personnes en parcours d'insertion professionnelle ou sociale, peuvent porter la création d'un service de covoiturage. Ce dernier service doit au préalable être inscrit au sein de ses statuts. Quel que soit le type de service de covoiturage retenu, les principes généraux du droit des contrats lui seront applicables.

53. CE, 18 octobre 1995, commune de Brive-la-Gaillarde

→ Exécution du service de covoiturage

L'exécution d'un service de covoiturage revient à organiser une mise en relation de personnes. Les « covoiturés » définissent par la suite et d'un commun accord, les conditions dans lesquelles ils entendent exécuter leur déplacement au sein d'un même véhicule. Le transport ainsi effectué doit l'être par un conducteur non professionnel et à titre gratuit pour ne pas être soumis à l'une des réglementations applicables en matière de transport de personnes (notamment la réglementation applicable en matière de transport public routier de personnes, la réglementation relative à l'activité de taxi). Il doit s'agir par conséquent d'un transport bénévole de personnes dont l'organisation et l'exécution sont libres.

Il est important de préciser ici que l'absence de rémunération du service n'empêche pas le versement au conducteur d'une indemnisation correspondant aux frais d'utilisation du véhicule.

à savoir

Le calcul de l'indemnisation du conducteur en matière de covoiturage peut être fait en prenant pour référence le barème kilométrique publié par l'administration fiscale⁵⁴. Ce barème prend notamment en compte la dépréciation du véhicule, les frais de réparation et d'entretien, les dépenses de pneumatiques, les consommations de carburant et les primes d'assurances.

■ En matière de responsabilité

L'exécution d'un covoiturage résulte exclusivement de l'accord intervenu entre le conducteur et le passager. Le rôle de l'organisateur, en tant que tiers, se limite donc à la mise en relation de personnes ce qui écarte a priori l'engagement de sa responsabilité à l'égard des incidents qui pourraient se produire à l'occasion d'un trajet, par des « covoiturés » avec leurs propres véhicules. Il est cependant recommandé à l'entreprise, l'association ou l'administration qui décide d'organiser un tel service, de vérifier auprès de sa société d'assurance qu'elle serait bien couverte si sa responsabilité était engagée à l'occasion de cette activité.

En ce qui concerne le conducteur, il est préférable que ce dernier déclare l'activité de covoiturage à son assureur et lui demande les modalités d'application des garanties dans le cadre de cette activité. En effet, le conducteur doit vérifier notamment auprès de son assureur que :

- dans le cas d'un véhicule de société ou d'une voiture de fonction, le conducteur puisse utiliser le véhicule pour du covoiturage,
- l'usage déclaré du véhicule dans le contrat d'assurance prend bien en compte le trajet effectué dans le cadre du covoiturage (trajet domicile-travail),
- son contrat d'assurance ne contient pas de clauses restrictives comme celles réservant la conduite du véhicule au seul conducteur (clause de conduite exclusive) ainsi qu'au conducteur nommément désigné dans le contrat d'assurance (en général le conjoint) dans le cas où le conducteur souhaiterait confier le volant à un de ses passagers.

Enfin, en cas d'accident, les dommages matériels subis par le véhicule seront « remboursés en fonction des responsabilités établies et des garanties du contrat. Les passagers, qu'ils partagent ou non les frais avec le conducteur, seront indemnisés de

54. Instruction fiscale 5F-6-09 n°15 du 12 février 2009.

leurs dommages matériels et corporels par l'assureur du véhicule, au titre de la garantie obligatoire de responsabilité civile, sauf s'ils ont commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. En revanche, si le conducteur responsable de l'accident est blessé, il sera indemnisé à la condition que le contrat d'assurance du véhicule utilisé comporte une garantie facultative couvrant les dommages corporels subis par tout conducteur autorisé⁵⁵».

Une charte du covoiturage peut s'avérer nécessaire pour garantir un climat de confiance et de sécurité indispensable au bon fonctionnement du service. Celle-ci doit notamment préciser et informer les utilisateurs de l'ensemble des règles applicables à l'exécution du service (garantir que son véhicule fait l'objet d'un contrat d'assurance, garantir une conduite prudente dans le respect du code de la route). En signant ce document, l'usager s'engage à respecter les règles du service.

Un second document peut y être annexé, précisant les conditions de fonctionnement du site internet ou de la plate-forme téléphonique. Il peut notamment s'agir de précisions relatives aux régimes de responsabilité ou encore des conditions d'utilisation des données nominatives. Certains organisateurs peuvent proposer une garantie de rencontre entre le conducteur et son passager. Si la rencontre n'a pas lieu, l'organisateur s'engage à rembourser les frais engagés par la personne lésée.

à savoir

La loi Informatique et libertés du 6 janvier 1978 prévoit un droit d'accès et de rectification aux données informatiques concernant les individus. Elle reconnaît notamment le droit à l'information préalable, le droit de curiosité, le droit d'accès direct, le droit d'accès indirect, le droit d'opposition, le droit de rectification et le droit à l'oubli.

Quelles implications financières ?

→ Éléments de coût

Le coût d'un service de covoiturage dépend d'une part, des études préalables à sa mise en place et d'autre part, du type de service retenu. En ce qui concerne les études préalables comme celles nécessaires à la définition d'un plan de mobilité, elles peuvent donner lieu à d'importantes dépenses et sont assurées selon les cas, en interne ou externalisées en tout ou partie.

Le coût d'une plate-forme téléphonique varie en fonction des moyens humains et matériels de la personne publique ou privée à l'origine du service. Il est en effet nécessaire d'affecter une ou plusieurs personnes à ce service (à temps plein ou mi-temps), de disposer de locaux et d'un équipement spécifique (ordinateurs et éventuellement logiciels spécialisés). A ces dépenses s'ajoutent d'autres frais de fonctionnement tels que ceux de fournitures ou de téléphone.

En ce qui concerne le coût de réalisation d'un site internet, les prestataires sont nombreux en la matière et leurs tarifs varient selon les prestations retenues. Une première option consiste à utiliser un site de covoiturage grand public pour y faire figurer l'entreprise ou l'administration sur la carte des trajets proposés. Une deuxième option renvoie à l'utilisation du site d'une collectivité, d'une entreprise ou d'une association et à l'intégration d'une rubrique de covoiturage spécialisée sur ce dernier. Enfin, une troisième et dernière option consiste à créer un site sur mesure, adapté aux besoins spécifiques de l'association, l'entreprise ou l'administration qui porte le projet.

55. Source : Communiqué de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) en date du mois de juin 2008.

Pour la seule création du site internet, il faut compter environ entre 1 000 et 45 000 € en moyenne selon les différentes options retenues pour le site ainsi que son échelle. A ce montant, il convient d'ajouter les frais liés à l'hébergement, le dépôt du nom de domaine, la maintenance et l'actualisation du site. L'opérateur privé peut enfin offrir certaines prestations accessoires telles que l'exploitation du service, l'accompagnement en matière de communication, l'animation sur le terrain (ateliers, stands d'information) ou encore la formation des administrateurs. Ces prestations ont un coût qu'il est nécessaire d'avoir à l'esprit lorsque l'on porte un tel projet.

Enfin, le covoiturage fonctionne bien si le nombre d'utilisateurs est élevé, il est important d'affecter à la communication une partie du budget consacré à la mise en place du service. En matière de covoiturage et quelle que soit la forme que prend son organisation, c'est un des postes de dépenses les plus importants.

→ Principes de financement

Le financement d'un service de covoiturage varie selon les structures porteuses et le montant de l'investissement. Le service de mise en relation peut être gratuit c'est-à-dire ne donner lieu à aucune rémunération. A l'inverse, lorsqu'il y a rémunération, cette dernière prend la forme de cotisations lorsqu'il est porté par une association ou plus rarement de frais d'inscription lorsqu'il s'agit d'un site internet. La principale source de financement des associations, entreprises et administrations à l'origine de la création d'un site internet est la vente d'espaces publicitaires.

→ Aides

Les associations bénéficient généralement de subventions publiques (par exemple, universités, EPCI, syndicats mixtes de transports, collectivités territoriales, Etat ou encore fonds européens). Ces subventions se fondent dans la grande majorité des cas sur l'intérêt environnemental ou social de leur action. A côté de ces subventions, certaines associations arrivent à mettre en place des systèmes de mécénat avec les entreprises intéressées par le projet.

Tout comme les associations, certaines collectivités publiques bénéficient de subventions pour le lancement de solutions de covoiturage ou encore la réalisation d'aires de covoiturage. L'origine de ces financements est principalement publique et émane de collectivités territoriales, de l'Etat ou encore de l'Europe dans le cadre de programmes européens spécifiques (par exemple : programme ICARO mené jusqu'en 1999, programme européen CIVITAS).

En ce qui concerne les entreprises, l'origine des aides destinées au lancement de solutions en matière de covoiturage est publique. En ce sens, certaines collectivités territoriales, établissements publics de coopération intercommunale mais également l'Etat, octroient des aides financières destinées à l'étude et/ou au lancement du projet.

Il est à noter que l'Etat intervient principalement par l'intermédiaire de l'Ademe qui soutient financièrement les études préalables à l'établissement de solutions de covoiturage, de plans de mobilité (Plan de déplacements Entreprise) ainsi que l'investissement, l'animation, la sensibilisation et la communication de tels projets dans la limite de taux plafonds.

Quel soutien méthodologique ?

Une aide méthodologique peut être trouvée auprès de la délégation régionale de l'Ademe du territoire sur lequel se situe le porteur de projet. Cette aide peut être couplée avec celle de la chambre du commerce et de l'industrie compétente lorsqu'il s'agit de mettre en place un Plan de déplacements Entreprises ou inter-entreprises.

Enfin, certains opérateurs privés proposent des prestations d'assistance technique dans la mise en place de solutions de covoiturage.

Appui au covoiturage dans le département du Finistère

Expérience : appui au covoiturage

Porteur du projet : conseil général du Finistère

Date de lancement : 2004

Cibles : résidents et touristes du Finistère



Situation :

Région Bretagne

Département du Finistère

879 500 habitants

127 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le schéma départemental de déplacement (septembre 2003) prévoyait d'encourager les pratiques de déplacement économes en énergie et moins polluantes, en favorisant notamment le covoiturage. Ce projet a été repris dans l'agenda 21 du conseil général (2006-2009).

→ Objectifs et enjeux

L'appui au covoiturage doit permettre de maîtriser les trafics routiers dans un souci de réduction des pollutions et de diminution de la consommation d'espace, optimiser les infrastructures routières existantes et permettre les déplacements à tous.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le conseil général est porteur du projet et travaille en partenariat avec les communes gestionnaires des aires de covoiturage.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

L'action d'appui au covoiturage est déclinée en trois volets :

- mise en relation des personnes avec création d'un site internet (centrale de covoiturage),

- création d'aires de covoiturage pour mailler le territoire départemental avec un objectif de 40 aires de covoiturage pour 2011,
- sensibilisation des habitants via une communication active et régulière.

Pour utiliser le service, le conducteur et le passager doivent s'inscrire et accepter la charte de fonctionnement. L'inscription se déroule en quatre étapes :

- validation de la charte de covoiturage,
- enregistrement d'un e-mail et d'un mot de passe,
- identification de l'utilisateur,
- validation du compte de covoiturage.

Le site permet de faire se rencontrer l'offre et la demande de covoiturage.

La participation aux frais est librement convenue entre les utilisateurs, tout en n'excédant pas les frais réels.

Ce service vise les touristes et les résidents et s'applique à tout type de déplacement. Le covoiturage relevant du transport privé et volontaire, les motifs de déplacement n'ont pas à être connus.

→ Echelle d'intervention

Le projet porte sur l'ensemble du département du Finistère. Un objectif de 40 aires de covoiturage est prévu pour 2011 afin de mailler l'ensemble du territoire.

→ Moyens techniques et moyens humains

Le site est développé par un prestataire extérieur et ne fait pas appel à un logiciel de covoiturage.

La mise en place du service a nécessité une personne à temps plein pendant l'année de lancement.

Aujourd'hui, un équivalent mi-temps est affecté à la gestion du site et à la communication sur le covoiturage.

Mise en œuvre du projet

→ Étapes de la mise en œuvre

Le projet a été lancé en 2004 pour aboutir à la mise en ligne du site en septembre 2005.

- 1^{re} étape : analyse juridique confiée à un cabinet spécialisé pour traiter de la responsabilité du conseil général à l'égard du service de covoiturage, valider la charte et la notice légale du site internet.
- 2^e étape : lancement d'un marché public pour la réalisation du site internet de covoiturage.
- 3^e étape : mise en service du site le 15 septembre 2005.
- 4^e étape : création de deux modules supplémentaires pour le site : « filtrer les offres en fonction d'événements culturels » et « création de sous espaces à l'attention des entreprises et des collectivités ».

- 5° étape : création des aires de covoiturage (14 aires créées entre janvier 2004 et juin 2008).
- 6° étape : phase de communication.

→ Montage juridique

Le service est organisé par le conseil général.

La gestion du site internet a été confiée à un prestataire extérieur par l'intermédiaire d'un marché public de service.

Les questions juridiques soulevées par l'organisation d'un service de covoiturage à savoir la responsabilité de l'organisateur, la légalité de la charte et de la notice du site internet, ont été confiées à un cabinet spécialisé.

Les dépenses d'investissement relatives aux aires de covoiturage sont assumées par le conseil général. Un cahier des charges précis détermine la nature des travaux réalisés sur les emprises propriétés du conseil général (impératifs de sécurité, de qualité, de fonctionnalité, lieu suffisamment signalé, esthétique, emprise foncière suffisamment importante pour permettre une extension future, nombre de places : 20 à 30 places imbriquées, aménagement évolutif afin d'intégrer progressivement une dimension multimodale). L'entretien de ces aires est assuré par les communes et les communautés de communes dans les conditions fixées par convention avec le conseil général.

à noter :

Les aires sont réservées au covoiturage et ne sont pas fermées. De ce fait, il est difficile en pratique de connaître la raison du stationnement et d'en contrôler l'accès. C'est pourquoi il est important de choisir un emplacement permettant d'éviter les conflits d'usages.

En revanche, elles sont ouvertes au stationnement des transports collectifs. L'intermodalité est privilégiée.

→ Partenariats

Le conseil général du Finistère a noué plusieurs partenariats :

- partenaire financier et technique pour la création du site : Ademe,
- partenaires de mise en œuvre : pays et communes,
- partenaires de promotion du dispositif : entreprises, services, communes, pays.

→ Communication

Le conseil général a largement communiqué sur le service de covoiturage via différents supports : affichage sur les abribus, insertion dans la presse, diffusion de « flyers », mailing aux sociétés de plus de 50 salariés, diffusion d'affiches dans les universités, relais dans le cadre d'événements sportifs ou culturels (Tour de France, Brest 2008, festival des Vieilles charrues). Par ailleurs, chaque aire de covoiturage fait l'objet d'une inauguration.

Dimension financière

→ Coût du service

- réalisation, maintenance et hébergement du site pour 4 ans : 41 313 € HT (valeur 2005),
- création de deux modules supplémentaires permettant de filtrer les offres en fonction d'événements culturels et de créer des sous espaces à l'attention des entreprises et des collectivités : 6 000 € TTC,
- investissement et communication pour les aires de covoiturage : 500 000 € par an (coût moyen 1 800 € par place).

→ Financement de départ

La prise en charge financière du site et l'investissement relatif aux aires de stationnement pour le covoiturage ont été assurés par le conseil général.

L'Ademe a également participé financièrement à la création du site internet.

→ Financement actuel

Outre les charges salariales, le principal poste de dépenses à prévoir en termes de fonctionnement est la communication, dans la mesure où les coûts de maintenance du site internet sont négligeables et que l'entretien des aires est confié aux communes.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

Le bilan est plutôt positif malgré une baisse d'attractivité du site internet attendue, les équipages constitués n'ayant plus besoin du service internet. Néanmoins, le conseil général observe un maintien de l'intérêt pour le covoiturage comme en témoigne la saturation des aires existantes.

Au 31 août 2008, après 3 ans de mise en service du site internet :

- le nombre cumulé de visiteurs s'élève à 381 599,
- le nombre moyen de visiteurs par jour s'élève à 353,
- le nombre cumulé de trajets déposés s'élève à 2 808,
- le nombre de comptes ouverts s'élève à 3 453 (dont 86 % de résidents du Finistère),
- le nombre de mises en relation s'élève à 3 507.

→ Perspectives

Les derniers chiffres traduisent une légère baisse de l'utilisation du site. Elle rend nécessaire une large campagne de communication et un renvoi systématique entre les sites des communes et le site de covoiturage.

Le conseil général prévoit d'étendre les fonctionnalités du service en ligne :

- en développant la compatibilité avec les autres sites de covoiturage proposés par les conseils généraux bretons, notamment le Morbihan et les Côtes-d'Armor,
- en assurant un référencement plus systématique du site sur les accès publics à Internet qui maillent le territoire, en programmant une sensibilisation personnalisée des communes ou autres partenaires,
- en proposant une mise en accessibilité numérique du site.

Enfin, le cahier des charges pour la réalisation des aires de covoiturage n'intègre pas aujourd'hui de critères de type HQE. Néanmoins, la réflexion sur la « route durable » menée actuellement au sein du conseil général va permettre d'intégrer de tels critères.

→ **Appréciation des points forts et des limites du projet**

Points forts : le lancement en parallèle des trois volets de la démarche, le bon relais presse et média, la reproductibilité du projet auprès des autres conseils généraux sont les points forts du projet.

Limites : la mauvaise connaissance du public pratiquant le covoiturage, la difficulté à atteindre les publics en difficulté et les limites comportementales à la pratique du covoiturage liées à l'appréhension de l'inconnu, au partage du véhicule, à la restriction de sa liberté sont les principales limites du dispositif proposé par le conseil général.

Par ailleurs, un problème de mise en relation a été mis en évidence lors d'une étude qualitative menée en 2006 auprès des internautes inscrits sur le site. Seulement 23 % ont trouvé un partenaire pour covoiturer. L'indicateur automatique de suivi des mises en contact par le biais du site indique que 13 % à 16 % des mises en contact aboutissent à une pratique réelle du covoiturage et que 45 % à 50 % sont en attente d'une réponse à un message pour une mise en contact. La marge de manœuvre pour améliorer la mise en relation et la pratique réelle est ainsi importante selon le conseil général.

Contact :

Delphine RUET
Chef du Service Innovation et Mobilité
conseil général du Finistère
delphine.ruet@cg29.fr

Site internet de covoiturage

conseil général des Alpes Maritimes

Expérience : site internet de covoiturage

Porteur du projet : conseil général des Alpes-Maritimes

Date de lancement : avril 2007

Cibles : tout public



Situation :

Région Provence - Alpes - Côte d'Azur

Département des Alpes-Maritimes

1 070 000 habitants

249 habitants/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Dans le cadre d'un plan éco-citoyen, le conseil général des Alpes-Maritimes a élaboré un Plan de déplacements Entreprise (PDE) en 2006. Ce PDE comporte trois volets :

- favoriser le covoiturage, en développant un site dédié,
- développer la pratique du vélo, en mettant à disposition du personnel 120 vélos pour les déplacements domicile-travail et professionnels. Des vélos électriques peuvent être empruntés à la journée pour les déplacements professionnels,
- favoriser le recours aux transports en commun, en remboursant les frais à hauteur de 50 %, en proposant des navettes du centre administratif à la gare et en centre ville de Nice.

Le site de covoiturage proposé par le conseil général s'inscrit dans cette dynamique.

→ Objectifs et enjeux

A l'origine, le projet de covoiturage était réservé aux agents du conseil général. Il s'est progressivement ouvert aux entreprises partenaires présentes sur le territoire, puis à tout public.

Le projet de covoiturage du conseil général s'inscrit dans une démarche éco-citoyenne. L'objectif est de diminuer de moitié en deux ans les émissions actuelles de CO₂ sur les trajets domicile-travail et de limiter l'usage de la voiture personnelle dans le cadre des déplacements professionnels en journée.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le conseil général des Alpes-Maritimes est à l'initiative du site de covoiturage. Il en assure le portage. Dix grandes entreprises du territoire sont également partenaires du dispositif.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le site de covoiturage www.covoiturage-cg06.fr permet de mettre en relation les conducteurs et les passagers, pour les trajets réguliers ou occasionnels. Pour chaque trajet sont spécifiés : les jours et horaires de départ et d'arrivée, le nombre de places disponibles. En complément du site, au sein même du conseil général, vingt-cinq places sont réservées au covoiturage.

Il est ouvert à tout public, sous réserve d'une inscription. L'inscription gratuite comporte quatre étapes : validation de la charte de covoiturage proposée sur le site par le conseil général, choix d'un e-mail et d'un mot de passe, identification de l'utilisateur, validation du compte de covoiturage.

Le site de covoiturage des Alpes-Maritimes offre la possibilité de cibler une offre ou une demande émanant de personnes travaillant dans des entreprises partenaires, offrant la possibilité aux usagers du site d'effectuer une recherche par trajet ou entreprise.

→ Echelle d'intervention

Le site de covoiturage recense les trajets sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes.

→ Moyens techniques et moyens humains

La gestion du site internet est effectuée en régie. La maintenance est assurée par un prestataire extérieur.

En matière de moyens humains, le projet de covoiturage est suivi par une chargée de mission développement durable, qui assure notamment la liaison avec les partenaires et les services de transport du conseil général. L'animation du site internet est assurée par un agent chargé de la mise en œuvre du Plan de déplacements Entreprise.

Mise en œuvre du projet

→ Étapes de la mise en œuvre

- 2006 : adoption du plan de déplacement entreprise du conseil général des Alpes Maritimes
- Avril 2007 : ouverture du site internet

→ Montage juridique

Le conseil général des Alpes-Maritimes signe une convention avec chaque entreprise partenaire.

Cette convention fixe les conditions juridiques d'un partenariat à titre gracieux. L'entreprise s'engage à valider l'inscription de ses employés, tandis que le conseil général s'engage notamment à maintenir le site en bon état, l'animer. La convention

prévoit également la possibilité pour le conseil général de pouvoir fermer le site dans le cas où une entreprise privée souhaiterait exploiter le covoiturage.
Une convention spécifique est passée avec les partenaires pour partager les données.

à noter :

Le conseil général a fait appel à un cabinet d'avocats sur les questions de concurrence. Il se réserve la possibilité de fermer son site en cas d'émergence d'une offre privée dans le domaine du covoiturage.

→ Partenariats

Les partenariats sont passés à titre gracieux et permettent de partager les bases de données et de proposer les services du site de covoiturage. Ils sont de trois types :

- les partenariats avec les entreprises : aéroport Nice Côte d'Azur, chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Azur, CERAM Business School, la Poste, la Lyonnaise des Eaux, Nice Matin, Texas Instrument, Virbac,
- un partenariat technique avec la chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Azur pour l'animation auprès des entreprises,
- les partenariats avec les collectivités : la communauté urbaine de Nice, la ville de Nice, la communauté de communes de Sophia-Antipolis.

→ Communication

L'existence d'un site internet donne une bonne visibilité au service.

Par ailleurs, le conseil général a développé une communication spécifique : distribution de flyers, articles dans la presse locale, conférences de presse.

La communication est mutualisée à l'échelle du conseil général.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

En 2008, le site de covoiturage compte 1 200 inscrits.

800 trajets ont été déposés et 120 agents du conseil général sont inscrits.

30 badges covoiturage ont été distribués à des agents se déclarant covoiturants.

Le Plan de déplacements Entreprise fixe l'objectif de 6 % du personnel usager du covoiturage.

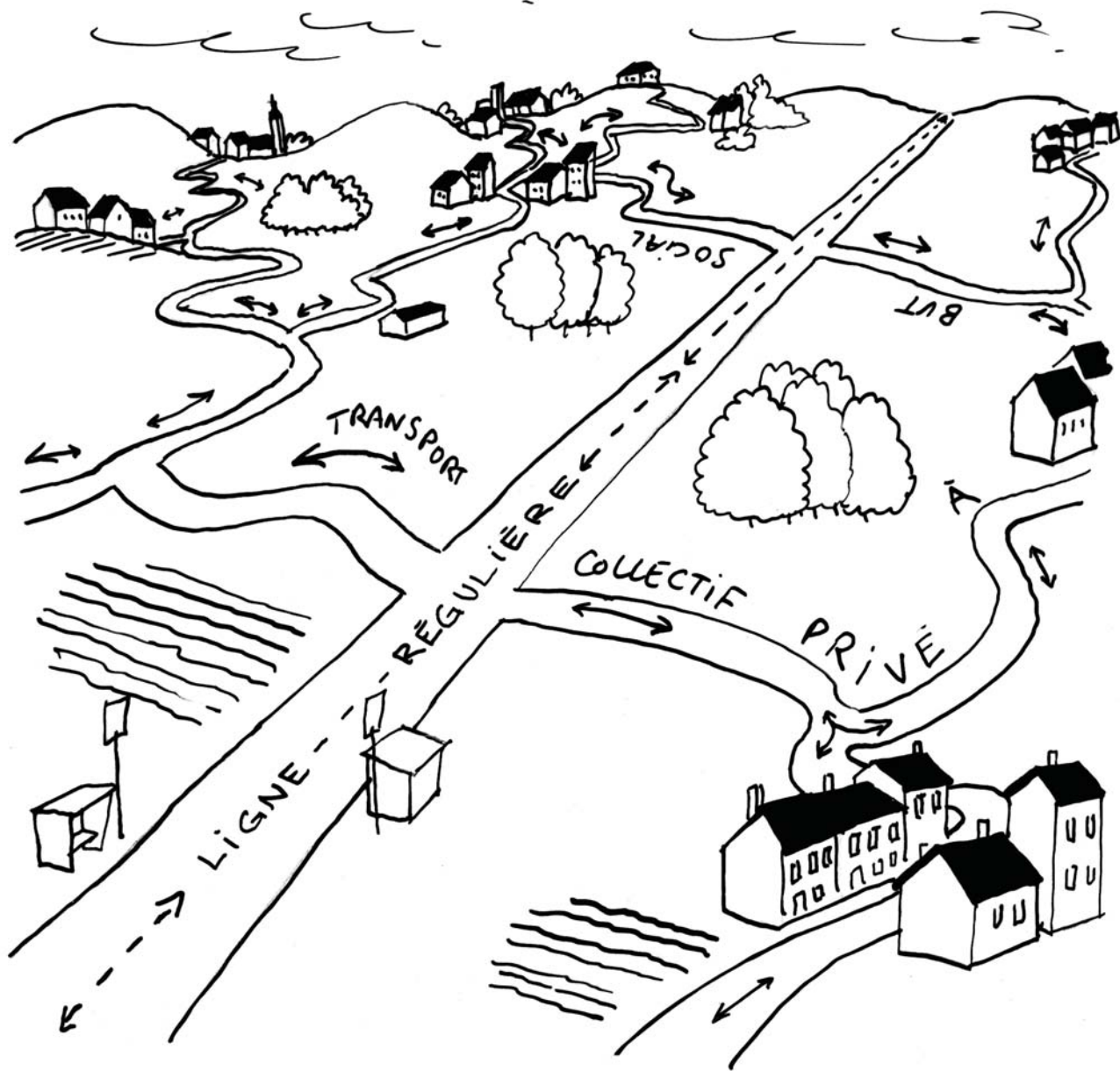
Contact :

Mariana Bonet

Chargée de mission développement durable

Conseil général des Alpes-Maritimes

mbonet@cg06.fr



Le transport privé à but social

Définition

Le transport privé ou service privé de transport est un service de transport de personnes qu'une personne morale de droit public ou privé organise pour son propre compte⁵⁶, c'est-à-dire pour ses besoins de fonctionnement et au profit d'une catégorie particulière d'individus. Il vise en conséquence un public identifié et lié à la personne morale qui l'organise. Cette dernière n'a d'ailleurs pas besoin d'être une autorité organisatrice de transport ou d'être contractuellement liée à une telle autorité pour le mettre en place. Le service de transport ne constituera qu'une simple activité accessoire, complémentaire ou non avec ses activités principales.

Quels besoins ?

Un service de transport à but social peut ainsi être mis en place afin de favoriser le déplacement de publics dits « fragiles » ou de demandeurs d'emploi lorsque ces publics sont adhérents de la structure organisatrice du service. Il s'avère dès lors utile aux déplacements de personnes dans l'incapacité matérielle, financière ou physique de se déplacer vers les lieux nécessaires à leur insertion sociale, professionnelle ou à leurs besoins en matière de soins de santé. Ce type de service privé de transport peut par conséquent satisfaire de multiples besoins sous réserve de remplir les conditions qui ont été fixées pour son exécution.

à savoir

La qualification de service privé de transport présente un avantage certain pour la personne publique ou privée qui souhaite l'organiser. Elle lui permet de se soustraire à toute inscription au registre des transporteurs routiers, à toute déclaration du service de transport ainsi qu'à toute inscription au plan des transports. Ce dernier service doit néanmoins remplir certaines conditions d'exécution dont le non respect a pour effet de soumettre le service à la réglementation générale du transport public routier de personnes.

Quels types de services ?

En raison de l'absence de dispositions concernant la forme que doivent prendre ces services, les organisateurs bénéficient d'une certaine liberté. Dans la mesure où ils répondent aux besoins normaux de fonctionnement de l'organisateur, ces services peuvent être proposés à titre permanent ou occasionnel. Ils peuvent être réalisés sur la base d'itinéraires fixés préalablement par la personne publique ou privée qui organise le transport (rabattement vers les lignes régulières, transports vers les sites administratifs, les établissements de santé, les lieux d'emploi...), ou exécutés en fonction de la demande des publics bénéficiaires. Les points d'arrêt, les itinéraires, les horaires ou les fréquences sont alors déterminés en fonction de la demande du personnel ou des membres de la structure.

56. Article 5 de la LOTI.

Le service de transport privé se distingue dès lors du service de transport à la demande par le public auquel il est destiné. En effet, le service privé de transport organisé pour le propre compte de la personne publique ou privée, vise son personnel ou ses membres c'est-à-dire un public déterminé.

à savoir

En aucun cas, **ce service privé de transport ne peut organiser de déplacement à caractère touristique**⁵⁷.

Quelles échelles ?

Les échelles du service varient en fonction des publics ciblés et de leurs motifs de déplacement :

- vers les lignes régulières de transport public,
- vers les établissements de santé,
- vers certaines administrations,
- vers les établissements sociaux,
- vers les domiciles des publics cibles.

Ces dernières peuvent également être définies en fonction du champ d'action territorial des partenaires qui orientent la personne vers la structure organisatrice du service, telles que les agences locales pour l'emploi ou les missions locales. On observe tout de même une limitation de l'échelle d'intervention à l'échelle de proximité pour éviter une concurrence déloyale et limiter les coûts du service.

Quel partenariat ?

→ Intérêt d'un partenariat

- Le partenariat méthodologique

Pour l'organisateur du service privé, il est nécessaire d'identifier en amont, les besoins de déplacement de ses membres, du public visé ou des administrés. Ce premier travail, associé à l'étude de l'offre existante lui permet de définir un service de transport complémentaire aux services réguliers. Cette recherche de complémentarité, qui permet de proposer un service plus adapté, moins coûteux et d'éliminer les risques de concurrence déloyale, peut motiver un rapprochement avec les autorités organisatrices de transport. Un appui peut également être recherché auprès de certains services de collectivités territoriales ou de leurs groupements.

- Le partenariat fonctionnel ou technique

Les partenariats lient la personne morale organisatrice à certains établissements publics, qui orientent les usagers potentiels

57. Article 2 du décret n°87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes.

vers les services privés, après avoir examiné leur situation sociale, leur état de santé ou encore leur situation financière, en fonction de la finalité du service.

→ Formes de partenariats

Différentes formes de partenariat peuvent se mettre en place autour d'un service privé de transport à but social. En effet, il peut s'agir de simples réunions entre acteurs, organisées régulièrement avant, pendant ou après le montage du projet. Ces réunions peuvent notamment prendre la forme de comités de pilotage et définir le projet, suivre activement l'évolution du montage et en déterminer le fonctionnement. Il peut s'agir également de **conventions** lorsque le partenariat envisagé prend la forme d'un soutien financier, matériel ou technique du service de transport. Cette convention passée entre acteurs fixe les engagements de chacun et peut prévoir certaines contreparties au soutien public ou privé du service, en termes d'action(s) à mener ou d'objectifs à atteindre.

Enfin, le **regroupement d'acteurs compétents** au sein d'une même structure est la forme la plus intégrée d'un partenariat. Elle peut s'avérer intéressante dans la mesure où les personnes associées suivent le fonctionnement du service tout en ayant un pouvoir de décision. Seules certaines structures permettent d'associer en leur sein personnes publiques et personnes privées. Ce sont les associations, les sociétés d'économie mixte locales (SEML) et les groupements d'intérêt public (GIP). Il faut néanmoins préciser pour ces derniers, que l'activité de transport de personnes ne pourra être prise en charge qu'à titre accessoire et ne pourra viser que le personnel du GIP.

Quel montage juridique ?

→ Compétence et publics cibles du service

Les services privés de transport de personnes peuvent notamment⁵⁸ être organisés par :

- les **collectivités territoriales** ou leurs **groupements** dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences et pour des catégories particulières d'administrés. Il peut notamment s'agir d'enfants, de personnes du troisième âge, de personnes à mobilité réduite ou encore de personnes en parcours d'insertion. Il s'agira d'un service accessoire de transport de personnes,
- les **établissements publics communaux** ou **départementaux**, les **établissements d'éducation spéciale**, les **établissements d'hébergement pour adultes handicapés** et **personnes âgées**, les **institutions de travail protégé pour les publics** qu'ils accueillent,
- les **associations** pour leurs membres à condition que les déplacements organisés soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et que cet objet ne soit pas le transport de personnes ni l'organisation de voyages touristiques⁵⁹. En ce sens, une association ayant pour objet l'accompagnement de personnes en voie d'insertion peut mettre en place, à titre accessoire, un service privé de transport.

58. D'autres personnes publiques et privées peuvent mettre en place sous certaines conditions un service privé de transport pour leur personnel, leurs élèves, leur clientèle ou leurs membres, voir les articles 2 et 3 du décret n°87-242 du 7 avril 1987.

59. Article 2 du décret n°87-242 du 7 avril 1987.

→ **Conditions d'exécution du service**

Les services mis en place par la personne publique ou privée sont soumis à certaines conditions d'exécution cumulatives⁶⁰. Dans un premier temps, ils doivent être exécutés à titre gratuit. La participation aux frais de transport par le(s) passager(s) semble cependant être parfois pratiquée et une exception à ce principe de gratuité est prévue pour les associations ayant pour objet le transport de personnes handicapées.

Dans un deuxième temps, le transport doit être effectué avec des véhicules appartenant à la personne organisatrice ou avec des véhicules loués par elle sans chauffeur. Elle pourra, si elle le souhaite, bénéficier d'une mise à disposition de véhicule(s) avec conducteur(s) mais devra dès lors s'adresser à une entreprise inscrite au registre des transporteurs.

 **à savoir**

Comme pour tout conducteur de véhicule de transport, les conducteurs de véhicules affectés à ces services privés, qu'ils soient salariés ou non, **doivent respecter les temps de conduite et de repos de la réglementation européenne**.

En conséquence, concernant le **mode d'exploitation** de ce service, la personne morale publique ou l'association a deux possibilités :

- **exploiter elle-même le service.** Elle doit alors disposer d'un ou de plusieurs véhicule(s) (de sa propriété ou loués par elle) et d'un ou de plusieurs conducteur(s) en interne. Cette première solution peut s'avérer intéressante si le service privé de transport est régulier ou fréquent et que la personne organisatrice dispose de recettes d'investissement et de fonctionnement suffisantes pour financer ces deux postes de dépenses.
- **déléguer l'exploitation** de ce service à une entreprise inscrite au registre des transporteurs.
 Si la personne organisatrice est une personne publique : en raison du caractère gratuit du service de transport, l'exploitant ne peut tirer une partie de sa rémunération des recettes perçues sur l'utilisateur. Il doit être intégralement rémunéré par la personne publique. Le contrat passé doit nécessairement être un marché public de service.
 Si la personne organisatrice est une personne privée : le contrat est un contrat de droit privé et plus précisément un contrat de transport. Déléguer ce service de transport de personnes à une entreprise évite à la personne publique d'acquiescer ou de louer un ou plusieurs véhicule(s) et de recruter un ou plusieurs conducteur(s).

Le choix entre ces deux modes d'exploitation doit être fait au regard de la fréquence des services de transport réalisés et d'une étude comparative des coûts potentiels de ces deux possibilités de mode d'exploitation.

 **à savoir**

Les récentes Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement⁶¹ (issues de la fusion des DREAL, DRIRE et DIREN) tiennent une liste des entreprises de transport public routier de personnes. L'organisateur qui ne dispose pas de véhicule ou de chauffeur pour assurer le service ou qui souhaite simplement déléguer ce dernier, peut recourir à cette liste pour trouver une entreprise compétente en la matière.

60. Article 3 du décret n°87-242 du 7 avril 1987.

61. Voir notamment le décret n° 2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Quelles implications financières ?

→ Coûts du service

à savoir

Le service privé de transport ne peut être l'activité principale d'une personne morale de droit public ou privé. Elle constitue en conséquence, une activité accessoire.

Lorsque le service est exploité par l'organisateur, les postes de dépenses sont principalement :

- les charges salariales (personnel en charge de l'organisation, conducteurs),
- l'acquisition ou la location de véhicules automobiles,
- les frais de fonctionnement liés à l'utilisation du ou des véhicules (carburant, maintenance, assurance),
- les charges liées à l'organisation du service (frais fixes).

Lorsque ce service est délégué par l'organisateur à un tiers, ses dépenses sont liées à :

- la rémunération du service exécuté par l'entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes,
- le cas échéant, les frais liés à la communication autour du service privé de transport.

→ Principe de financement

Dans la mesure où ce service privé de transport de personnes doit être exécuté à titre gratuit, la personne organisatrice doit prendre en charge le coût du service. Elle peut cependant compenser ces coûts par le biais de cotisations, d'abonnements (dans le cas d'une association), par le remboursement du versement transport versé à l'AOTU⁶² (dans le cas d'une personne publique, entreprise ou association⁶³ employant plus de neuf personnes, soumise à ce versement), par ses fonds propres (entreprises), son budget (personnes morales de droit public) voire par des aides financières de la part de ses partenaires (généralement pour une association).

→ Aides

■ les aides financières

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent verser une ou plusieurs subventions à l'organisateur du service privé de transport de personnes lorsque l'objet de ce transport rentre dans le cadre d'une de leurs compétences. A titre d'exemple, un conseil régional peut subventionner l'association qui organise à titre accessoire un transport de ses membres vers des centres de formation pour adultes. Les aides financières émanant de personnes morales de droit privé sont en principe libres.

■ les aides matérielles

Les partenaires privés ou publics de la personne morale organisatrice peuvent décider de mettre à disposition de cette dernière des moyens matériels afin de faciliter l'exécution du service, tels que des locaux, des véhicules automobiles ou des places de parking.

62. Article L.2333-70 du code général des collectivités territoriales.

63. L'association reconnue d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social n'est pas assujettie au versement destiné au financement des transports en commun selon l'article L.2333-64 du code général des collectivités territoriales.

Quel soutien méthodologique ?

Monter un service privé de transport nécessite certaines études ou diagnostics de départ.

Différents types de structures peuvent apporter leurs conseils en la matière. Les partenaires du projet peuvent tout d'abord apporter leur regard ainsi que leur compétence en fonction de leur domaine d'activité, comme par exemple la direction départementale de l'emploi et de la formation professionnelle.

Les collectivités territoriales ou les groupements intercommunaux compétents en matière de transport ou d'action sociale par exemple, peuvent également accompagner ce type de service en fournissant au porteur de projet un appui dans le montage juridique, financier voire technique.

Le porteur de projet peut par ailleurs s'adresser aux personnes publiques ou privées ayant déjà mis en place ce type de service privé, dans le cadre d'un échange de bonnes pratiques.

Expérimentation d'un transport social privé

MSA Maine-et-Loire et Pays des Vallées d'Anjou

Expérience : expérimentation d'un service de transport social privé : navettes et covoiturage

Porteur du projet : MSA Maine-et-Loire, pays des vallées d'Anjou, communauté de communes Loire Longué, communauté de communes du Canton de Noyant

Date de lancement : avril 2007 (phases investigation et conception)
janvier à juin 2008 (phase opérationnelle)

Cibles : tout public et publics cibles



Situation :

Région Pays de la Loire

Département du Maine-et-Loire

Pays des Vallées d'Anjou (59 communes – 6 communautés de communes)

60 764 habitants

46 habitants/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

La caisse centrale de la Mutualité sociale agricole a lancé début 2006 un appel à projets national pour expérimenter des services de transport ciblé, considérant que l'implantation des MSA sur les territoires ruraux pouvait permettre de faire émerger des pratiques de déplacements innovantes et adaptées.

L'objectif était de s'interroger sur les solutions pouvant être mises en place en milieu rural pour favoriser les déplacements, notamment dans le cadre de l'accès à la santé, de travailler sur le rôle des MSA localement, et d'identifier des expériences pouvant être modélisées et proposées à d'autres caisses.

La MSA Maine-et-Loire a répondu à l'appel à projets, en partenariat avec le pays des vallées d'Anjou pour trois raisons :

- une expérience dans le cadre de l'accompagnement à la mobilité (la MSA a conduit pendant plusieurs années une opération mobilité pour les personnes éloignées de l'emploi dans le cadre de l'emploi saisonnier en arboriculture) ;
- des habitudes de travail avec le pays, dans le cadre d'une convention de partenariat (de septembre 2006 à janvier 2008) sur la contribution de chacun au développement territorial ;
- un constat de l'importance de la problématique des transports sur le territoire, via les contrats de développement social territorialisés.

→ Objectifs et enjeux

Le territoire du pays des vallées d'Anjou est peu dense, il n'est pas polarisé du fait de l'absence de pôles majeurs. Il se caractérise par d'importantes distances à parcourir entre les principaux bourgs.

Les problèmes de déplacements sont dus à une desserte insuffisante des communes (seuls les déplacements vers les communes d'Angers et de Saumur sont pris en charge par les lignes départementales), des horaires inadaptés ainsi qu'une structure démographique particulière (proportion importante de personnes âgées, de retraités en situation précaire, de jeunes en situation de chômage de longue durée).

Dans le cadre de sa réponse à l'appel à projets, la MSA Maine-et-Loire avait pour objectif de répondre aux besoins en déplacements des publics les plus fragiles (personnes âgées, jeunes, personnes en parcours d'insertion), notamment en matière d'accès à la santé. Pour cela, elle a souhaité réfléchir avec les acteurs locaux du territoire du pays afin d'apporter les réponses les plus pertinentes.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le projet est mené par la MSA Maine-et-Loire, en partenariat avec le pays des vallées d'Anjou, la communauté de communes Loire Longué et la communauté de communes du canton de Noyant. Les partenaires se sont répartis le pilotage des différentes phases de projet, en fonction de leur implication financière. La MSA Maine-et-Loire a piloté la phase d'investigation et de conception, tandis que le pays et les deux communautés de communes partenaires ont piloté la phase opérationnelle.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Deux types de services ont été proposés en phase d'expérimentation :

- un service de covoiturage sur deux territoires : trois communes de la communauté de communes Loire Longué et une commune de la communauté de communes du canton de Noyant. Les déplacements étaient libres et variaient en fonction de l'offre et de la demande. Les dépôts de trajets étaient effectués dans des locaux mis à disposition dans les communes ;
- un service de navettes collectives sur le territoire de la communauté de communes de Loire Longué. Deux types de services étaient proposés : quatre navettes pour les personnes âgées assuraient leurs déplacements vers les loisirs, le marché, les établissements de santé, la piscine, les conférences et la ville de Saumur ; trois navettes transportaient les jeunes pour des activités de loisirs, des sorties culturelles et pour l'emploi saisonnier agricole.

L'offre de services a été définie par les acteurs locaux qui se sont accordés, en phase de conception, sur deux idées :

- ne pas créer de transport à la demande et tirer profit de l'existant,
- développer le covoiturage en mutualisant les véhicules individuels et collectifs.

Pour cela, les porteurs de projet pouvaient faire appel soit à une offre marchande (via les taxis), soit à des véhicules appartenant aux établissements bénéficiaires (maisons de retraite, CAT), souvent sous-utilisés.

→ Echelle d'intervention

L'échelle pertinente a fait l'objet de plusieurs ateliers de travail associant les représentants du pays et de la MSA, certains représentants politiques (communautés de communes, conseil général du Maine-et-Loire) et des professionnels concernés par les déplacements à organiser (foyers de jeunes, établissements pour personnes âgées ou handicapées, taxis...).

L'échelle intercommunale a été retenue pour la mise en place d'une expérimentation d'un service de navettes. Echelle de proximité, offrant une meilleure visibilité de la demande. L'échelle communale a été choisie pour l'expérimentation d'un service de covoiturage.

Ces échelles ont été définies conjointement par les pilotes et les acteurs locaux lors de la phase de conception.

→ Moyens techniques et moyens humains

Le choix de travailler à partir de l'existant a limité les coûts d'investissement et de fonctionnement. L'aspect expérimental du projet a par ailleurs permis d'explorer de nouvelles formes de financement mais a néanmoins nécessité un engagement fort en termes de moyens humains de la part des porteurs du projet lors du suivi, de l'animation et de l'adaptation du projet.

Le pays a mobilisé quatre personnes à temps partiel durant la phase d'investigation, la MSA en a mobilisé six également à temps partiel.

La communauté de communes de Loire Longué a recruté un coordinateur pour les services de navettes (contrat à durée déterminée de six mois, à mi-temps).

La communauté de communes du canton de Noyant s'est reposée sur une association locale et ses bénévoles pour la mise en œuvre opérationnelle de l'expérimentation covoiturage.

Les moyens matériels mobilisés sont peu importants. Les transporteurs locaux et/ou les établissements médicosociaux disposant de véhicules assuraient les transports.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

L'expérimentation se découpe en trois phases :

- une phase d'investigation : identification des besoins et des ressources locales (avril-juin 2007),
 - une phase de conception : définir les grandes orientations et les solutions,
 - une phase opérationnelle : mise en œuvre de l'offre de déplacement.
- Avril 2006 : réponse de la MSA Maine-et-Loire à l'appel à projets.
 - Avril 2007 : lancement de l'expérimentation.
 - Avril à juin 2007 : diagnostic (enquête téléphonique, entretiens participatifs avec les publics cibles).
 - Juin à juillet 2007 : conduite de deux ateliers réunissant les acteurs (socioprofessionnels, transporteurs, élus, maisons de retraite, association de jeunes, clubs de retraités, centre communal d'action sociale...) afin de déterminer des réponses pertinentes au regard du diagnostic.
 - Septembre à décembre 2007 : constitution de groupes opérationnels pour élaborer l'offre de transport.
 - Janvier à juin 2008 : mise en œuvre de l'offre de déplacement.

Un comité de pilotage regroupant les partenaires, ainsi que le conseil général, la caisse d'allocation familiale, la SNCF a suivi l'expérimentation.

Dans le cadre de cette expérimentation menée en partenariat avec le pays, la MSA a sollicité un bureau d'études pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Outre l'accompagnement méthodologique, le bureau d'études a été chargé de capitaliser la démarche (méthode, outils, conditions de transférabilité).

En phase opérationnelle, deux comités de suivi, un sur chacun des services (navettes, covoiturage) ont été constitués. L'ingénierie du pays et de la MSA a été mise à disposition des partenaires sur l'ensemble des phases.

Plus ponctuellement, les porteurs de projet ont eu recours à des compétences externes telles qu'un regroupement d'assurances.

à noter :

Dans le cadre de projets portés par plusieurs partenaires, il est important de répartir clairement les rôles et de préciser les missions de chacun, notamment en phase opérationnelle lorsqu'il s'agit de désigner le pilote.

→ Montage juridique

La MSA et le pays ont porté la phase d'investigation de l'expérimentation, ont animé les groupes de travail et ont mis à disposition leur ingénierie auprès des communautés de communes qui ont mis en œuvre la phase opérationnelle.

En matière de covoiturage, les permanences ont été assurées sur un des sites par les bénévoles d'une association locale et sur un autre site par une personne salariée en contrat à durée déterminée. Les communautés de communes ont apporté leur soutien via une subvention et les communes via la mise à disposition de locaux.

En matière de navettes, la communauté de communes Loire Longué a été l'opérateur. Ces services, services privés de transport, étaient exécutés par des transporteurs locaux à partir d'un cahier des charges. Le recours à des services juridiques a été nécessaire pour apprécier les questions soulevées par la mise en place de ces expérimentations (question de la responsabilité des organisateurs envers la prise en charge de mineurs par les navettes TAD, questions d'assurance).

Lorsque ces derniers ne disposaient pas de véhicules pour exécuter ce transport, une convention passée avec un établissement propriétaire d'un véhicule en formalisait la mise à disposition. La communauté de communes intervenait dans l'opération en remboursant les frais avancés par les établissements pour l'exécution des déplacements.

→ Partenariats

Outre les organismes représentés dans le comité de pilotage, les porteurs de projet ont bénéficié des conseils du conseil général du Maine-et-Loire (autorité organisatrice de transport) et des transporteurs.

→ Communication

La communication sur les deux types de services a été assurée par les nombreux acteurs impliqués dans la conception et la mise en œuvre du projet. Elle s'est faite par voie de presse, par affichage, dans le cadre de réunions publiques ou de rencontres des associations locales

Dimension financière

→ Coût du service

Le coût de l'expérimentation des navettes sur la communauté de communes Loire Longué a été de 13 000 € répartis de la manière suivante :

- 53 % couvrant les charges salariales,
- 36 % couvrant les frais de communication,
- 11 % couvrant les frais liés au transport stricto sensu.

→ Financement

L'étude de départ a été financée par la MSA dans le cadre de l'appel à projet. Le bureau d'étude qui a accompagné l'ensemble de la démarche a été financé par la MSA.

La phase opérationnelle a été financée à 80 % par le pays dans le cadre du contrat territorial signé avec la Région Pays de la Loire et à 20 % par les communes et groupements de communes engagés dans l'opération.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

L'expérimentation des deux types de services s'est achevée en juin 2008.

Un travail d'analyse a été mené de juillet à septembre 2008 par le bureau d'étude sur la base d'entretiens d'évaluation menés par les groupes opérationnels.

L'expérience de covoiturage n'a pas été prolongée. L'échelle communale s'est avérée trop petite pour faire rencontrer l'offre et la demande en dehors des relations de voisinage et familiales. Par ailleurs, le conseil général a ouvert un site de covoiturage pendant la phase d'expérimentation. Les acteurs ont préféré renvoyer vers ce site et travaillent désormais sur un relais local.

Le service de navettes n'a pas été prolongé, à la demande de la communauté de communes de Loire Longué. Le nombre de personnes transportées variait en fonction des navettes. La trop courte durée d'expérimentation effective du service et une communication tardive n'ont pas permis de dresser un bilan pertinent malgré une utilisation progressive des navettes.

Malgré la dynamique créée entre acteurs, la satisfaction des usagers et des transporteurs des navettes, la communauté de communes a souhaité interrompre le service.

Plus globalement, les porteurs de projet ont constaté que l'accès à la mobilité n'allait pas de soi, notamment pour les publics fragiles et qu'il devait passer par un dispositif d'accompagnement. Les services mis en œuvre ont touché les personnes habituées à se déplacer mais n'ont pas attiré de nouveaux usagers.

→ Perspectives

- travailler sur l'intermodalité,
- mettre en place des parkings relais entre services de navettes collectives et covoiturage,

- créer des pistes cyclables,
- intégrer dans le SCOT porté par le pays, des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle,
- mettre en place une charte de la mobilité territoriale engageant chacun des acteurs,
- intégrer dans les futurs contrats du pays, la problématique des déplacements en milieu rural,
- lier le service de covoiturage au site du conseil général du Maine-et-Loire.

→ **Appréciation des points forts et des limites du projet**

Points forts :

- l'idée d'une mutualisation de l'existant s'est révélée intéressante, permettant ainsi une mise en relation des acteurs,
- l'expérimentation a été l'occasion de vérifier qu'il n'y avait pas de réponse unique à apporter sur un territoire,
- l'aspect expérimental, souple, du projet a permis de s'attaquer à une problématique importante sur les territoires ruraux et de travailler sur une offre ré-ajustable en permanence.

Limites :

- l'expérimentation n'a pas été menée assez longtemps (quatre à six mois) et le calendrier électoral était peu favorable,
- le cadre rigoureux de l'expérimentation s'est révélé contraignant
- la pérennisation d'une telle offre suppose une animation locale continue,
- l'échelle du service de covoiturage (échelle communale) a manqué d'envergure.

Contact :

Cécile COYEZ
Directrice
Pays des vallées d'Anjou
cecile.coyez@paysdesvalleesdanjou.fr

Martine SOUVESTRE
Responsable territoriale de l'antenne MSA du Baugeois vallée
MSA Maine-et-Loire
souvestre.martine@msa49.msa.fr

Service « accompagnement transport »

APAMH

Expérience : service « accompagnement transport »

Porteur du projet : groupement d'employeurs APAMH (Aide aux personnes âgées, malades ou handicapées)

Date de lancement : 2006

Cibles : personnes les plus dépendantes et/ou les plus isolées



Situation :

Région Aquitaine
Département de la Dordogne
405 548 habitants
43 habitants/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le réseau d'élus locaux de la MSA Dordogne, très impliqué sur le territoire, a alerté le conseil d'administration sur la problématique de la mobilité des personnes âgées et a demandé la conduite d'une réflexion sur le sujet. Cette demande correspondait au souhait de la MSA Dordogne de se positionner sur l'isolement et la lutte contre la précarité dans les territoires ruraux. Les élus de la MSA ont donc été à l'initiative du service « accompagnement transport », qui a été par la suite porté par le groupement d'employeurs APAMH, à statut associatif.

→ Objectifs et enjeux

La Dordogne se caractérise par une faible densité (43 habitants par km²). Dans ce département très étendu (troisième département pour sa superficie), 55 % des habitants vivent dans une commune rurale. La Dordogne est par ailleurs le département aquitain comptant la plus forte proportion de personnes de plus de 75 ans (11,8 %). De fait, le département connaît des problèmes de transport.

Dans ce contexte, le service « accompagnement transport » s'adresse aux personnes dépendantes et/ou isolées pour les aider à conserver une vie sociale en permettant le maintien à domicile, et les aider à accomplir certains actes de la vie quotidienne (courses, démarches administratives, médicales...). Par ailleurs, le service concourt au maintien d'une activité économique et contribue à limiter les dépenses de santé en assurant la mobilité des patients.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le service est porté par le groupement d'employeurs APAMH. Ce service fonctionne en partie avec des structures partenaires sur les territoires éloignés de Périgueux.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le service proposé par l'APAMH permet aux personnes dépendantes (personnes âgées, personnes en situation de handicap, bénéficiaires de minima sociaux notamment) de se déplacer, en mettant à leur disposition un véhicule (minibus ou véhicule léger) et un personnel accompagnant. Les rendez-vous sont fixés une semaine à l'avance.

L'accompagnement transport est réservé aux adhérents de l'association APAMH, bénéficiaires des services des structures partenaires (MSA Dordogne, centre communal d'action sociale, centres locaux d'information et de coordination). Les motifs de déplacements sont variés : démarches sociales et médico-sociales, maintien du lien social...

Les tarifs sont fonction du temps de trajet et du kilométrage et s'adaptent aux ressources des bénéficiaires. Lorsque le service est assuré pour une structure partenaire, le tarif est fixé par cette dernière qui est libre de répercuter selon ses propres modalités la facturation à la journée établie pour la mise à disposition des véhicules pour ses bénéficiaires.

→ Echelle d'intervention

Le service concerne essentiellement les zones rurales du département de la Dordogne. L'échelle d'intervention de l'APAMH varie en fonction des partenariats qu'elle établit avec les structures d'aide à la personne et/ou d'insertion sociale et professionnelle. En 2008, le service « accompagnement transport » couvrait 20 % du territoire départemental.

→ Moyens techniques et moyens humains

En termes de moyens humains, l'association fonctionne grâce à 2,5 équivalents temps plein. Trois personnes sont salariées sur des postes de responsable et d'accompagnants et un quart de poste administratif est mis à disposition de l'association par le groupe MSA Dordogne. En cas de partenariats, les missions d'organisation du planning et de gestion des inscriptions sont assurées par les salariés des structures partenaires.

En termes de moyens techniques, l'association est propriétaire d'un minibus adapté et de trois véhicules légers. Ces derniers sont mis à disposition des structures partenaires un jour par semaine, en fonction de leurs besoins.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 2003 : création de l'association APAMH, à l'initiative de la MSA.
- 2005 : mobilisation des élus de la MSA sur la problématique de la mobilité des personnes âgées et de l'accessibilité.

- extension progressive des partenariats, mise en place du service Accompagnement-Transport.

→ Montage juridique

L'APAMH est reconnue comme une association de service à la personne. L'activité de transport est accessoire et s'inscrit dans un panel plus global de prestations, parmi lesquelles l'assistance aux personnes âgées ou autres personnes ayant besoin d'une aide à domicile, la réalisation de petits travaux, l'assistance administrative, l'entretien de la maison et les travaux ménagers. L'APAMH est également titulaire d'un agrément qualité, pour le transport des personnes âgées. La MSA s'est appuyée sur l'expertise de l'Aide à domicile en milieu rural (ADMR) pour monter son projet.

à noter :

La loi du 26 juillet 2005 relative au développement des services à la personne et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale a permis à l'association de s'intégrer dans le champ des services à la personne et de clarifier son positionnement par rapport aux artisans taxis en sortant du champ concurrentiel. Cette loi a donné une assise juridique au service de transport proposé par l'association APAMH.

La création du groupement d'employeurs APAMH est à l'initiative de la MSA Dordogne.

Le service « accompagnement transport » de l'association APAMH fonctionne selon deux modes, en fonction du secteur d'intervention et des structures de référence :

- pour les trajets effectués sur le territoire de Périgueux, dans un rayon de 20 à 25 km, la prestation peut être rendue directement par l'association APAMH,
- pour les trajets effectués sur des territoires plus éloignés, l'association passe des conventions avec des structures partenaires. Ces dernières définissent alors leurs besoins et l'association APAMH met à leur disposition ses moyens techniques et humains sur une journée spécifique. La structure partenaire est responsable de l'organisation de la prestation tandis que l'APAMH s'appuie sur son expertise pour identifier et orienter les publics potentiellement bénéficiaires.

→ Partenariats

Pour améliorer l'accessibilité du service « accompagnement transport » et étendre son périmètre d'intervention, le groupement d'employeurs APAMH a fait le choix de nouer des partenariats avec des organismes intervenant dans le champ de l'aide à domicile et des groupements de communes compétents. Parmi ces partenaires, peuvent être cités à titre d'exemple, le Centre intercommunale d'action social (CIAS) de Monpazier, des Centres locaux d'information et de coordination (CLIC), le Centre social de Thenon ou la CPAM dans le cadre de l'accompagnement des personnes se rendant à un atelier pour la prévention des chutes.

Par ailleurs, l'APAMH passe différentes conventions techniques relatives au fonctionnement du service :

- pour coordonner ce service à l'offre globale de services proposés par d'autres acteurs : une convention lie le groupement d'employeurs au conseil général pour confier aux CLIC un rôle de coordination et d'animation,
- pour assurer une permanence du service : des conventions avec le réseau des Maisons familiales rurales (MFR), le Pôle emploi prévoient par exemple le remplacement du personnel accompagnant en période de congés payés,
- pour permettre l'utilisation de CESU préfinancés (partenariat avec AGRICA) ou de chèques dédiés.

Enfin, des partenariats de référencement permettent au groupement d'employeurs APAMH de s'inscrire dans l'offre globale des services à la personne.

→ Communication

Outre la visibilité que peut conférer l'inscription sur des plates-formes de services, la communication sur le service « accompagnement transport » est à l'initiative des partenaires. Quelques plaquettes et dépliants ont été réalisés. Par ailleurs, une information interne est assurée régulièrement auprès des élus de la MSA Dordogne et un mailing est adressé aux présidents de communautés de communes et aux présidents des structures d'aide à domicile.

Dimension financière

→ Coût du service

Le budget prévisionnel de l'association APAMH pour l'année 2009 est de 295 000 €.

L'association estime le coût du service « accompagnement transport » en coût par véhicule et par an.

Pour une année d'utilisation (soit 200 jours), un véhicule et son personnel dédié reviennent à 32 000 € (salaire, entretien et amortissement compris).

→ Financement actuel

Initialement, l'association a été financée par la MSA et la CPAM qui a permis l'acquisition de deux premiers véhicules. Aujourd'hui, les structures partenaires contribuent au financement du service.

à noter :

La mobilisation des partenaires financiers est un réel enjeu pour l'association. La multiplication des partenariats permet d'assurer une prestation accessible financièrement aux publics cibles.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

Après trois années d'expérimentation, les résultats sont satisfaisants en termes de publics touchés. En revanche, le service n'a pas atteint le développement souhaité en termes de territoire couvert et de nombre d'utilisateurs.

En 2008, le service « accompagnement transport » était présent sur plus de 80 communes (soit 20 % du territoire départemental) et avait réalisé près de 3400 accompagnements auprès de plus de 160 personnes utilisatrices.

→ **Appréciation des points forts et des limites du projet**

Points forts : une enquête menée auprès des bénéficiaires témoigne d'une réelle satisfaction des bénéficiaires. L'association bénéficie par ailleurs de l'appui des élus locaux, convaincus de l'utilité de ce service.

Limites : le service a un coût financier important qui s'explique d'une part par l'éparpillement des personnes potentiellement bénéficiaires et d'autre part par la faiblesse des ressources des publics cibles. Le fonctionnement du service est très dépendant de l'engagement des partenaires financiers.

Par ailleurs, la superficie du département complique le développement du service.

Contact :

Pascal MARCELLY

Responsable du secteur « développement des services »

MSA Dordogne

marcellypascal@msa24.msa.fr

Plate-forme « Bougez vers l'Emploi »

Association Voiture and Co

Expérience : plate-forme mobilité vers l'emploi

Porteur du projet : association Voiture & Co

Date de lancement : février 2007 (association créée en 1998)

Cibles : personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle orientées par des organismes prescripteurs



Situation :

Région Provence - Alpes - Côte d'Azur

Département des Bouches-du-Rhône

Canton de la Ciotat, communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile (20 communes)
et commune de Gardanne

126 500 habitants

374 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

L'association Voiture & Co a été créée en 1998 pour d'une part promouvoir et initier le développement de nouvelles pratiques de mobilité, et d'autre part sensibiliser et accompagner tous les publics vers une mobilité autonome, responsable et respectueuse de l'environnement.

L'activité de l'association est organisée autour de trois pôles :

- mobilité nocturne et prévention routière,
- mobilité durable,
- mobilité et insertion.

En décembre 2005, Voiture & Co répond à un appel à projets mobilité/insertion lancé par la Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP) des Bouches-du-Rhône. En mars 2006, l'association le remporte sur les principes suivants : parvenir à une approche globale du territoire et mettre en cohérence une offre de mobilité diversifiée.

→ Objectifs et enjeux

La plate-forme « Bougez vers l'emploi » répond à trois enjeux :

- accompagner les personnes en parcours d'insertion vers une mobilité autonome afin de favoriser leur accès à l'emploi,
- construire et fédérer une offre globale de services à la mobilité à destination des publics en accès à l'emploi,
- réduire les inégalités d'accès à l'emploi en proposant un dispositif d'accompagnement individualisé, axé sur la formation et la mise à disposition de moyens matériels.

A ce titre, le projet poursuit trois objectifs : servir de support mobilité aux structures d'accompagnement socioprofessionnel du territoire, assurer l'évaluation mobilité et l'orientation des publics vers le service le plus adapté, construire et fédérer une offre de services homogène sur le territoire.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

L'association est à l'initiative du projet et le porte.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

La plate-forme « Bougez vers l'emploi » propose deux types de services :

- les services d'accompagnement psychosocial :
 - individualisé : accès à l'information transports et tarification, pratiques et mises en situation, prévention sécurité routière,
 - atelier collectif : technique, simulation et mise en situation de mobilité, mobilité et communication, expérience psychosociale de la mobilité ;
- les services d'aide à la mobilité matérielle :
 - location à bas prix de vélos, vélos à assistance électrique (VAE), scooters, voitures et fourgons de déménagement,
 - services d'accompagnement proposés par Voiture & Co : transport micro-collectif, covoiturage,
 - services d'accompagnement externes : auto-école sociale ARSIDE, garage social ACS.

Une grille de participation à la journée est établie pour les bénéficiaires du service :

- vélo = 0,5 €,
- VAE = 1,50 €,
- mobylette = 2 €,
- voiture = 5 €.

Le service fonctionne en partenariat avec des prescripteurs qui orientent les personnes rencontrant des difficultés de déplacement. La prescription conditionne l'utilisation du service. Parmi ceux-ci, peuvent être cités les centres communaux d'action sociale, les maisons départementales de la solidarité, les agences locales pour l'emploi de la Ciotat et d'Aubagne, les missions locales, la Maison de l'Accueil, de l'Information et de l'Orientation (MAIO) de Gardanne, les centres de formation, les structures d'insertion par l'activité économique, les prestataires Pôle emploi, les lieux d'accueil RMI/RSA, le Pôle emploi.

→ Echelle d'intervention

Le service est proposé sur vingt communes de la commission locale d'insertion d'Aubagne-Gardanne-La Ciotat incluses dans le canton de la Ciotat et dans la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile.

La plate-forme est implantée en trois points sur le territoire :

- le pôle de la Ciotat : centre de formation,
- le pôle d'Aubagne : maison des associations et permanences dans un foyer de jeunes travailleurs,
- Gardanne : permanences hebdomadaires dans une association d'aide à l'insertion.

→ Moyens techniques et moyens humains

En termes de moyens humains, la plate-forme s'appuie sur sept personnes :

- un responsable de plate-forme chargé notamment de maintenir la mobilisation des partenaires,
- un adjoint au responsable de la plate-forme,
- un conseiller mobilité sur le canton de la Ciotat,
- un conseiller mobilité pôle sur le pôle Aubagne-Gardanne,
- une coordinatrice des services,
- deux chauffeurs.

En termes de moyens techniques, la plate-forme dispose de :

- deux minibus,
- dix-sept voitures,
- vingt-cinq scooters électriques et vingt-cinq scooters thermiques,
- huit mobylettes,
- dix vélos classiques et vingt Vélo à assistance électrique (VAE),
- une camionnette.

La plate-forme possède en propre la majorité de ces véhicules et loue à longue durée la plupart des voitures.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- Mars 2006 : lauréat de l'appel à projet.
- Février 2007 : lancement de la plate-forme.
- Avril à octobre 2007 : mise en place progressive des services :
 - avril : minibus,
 - août : scooters / mobylettes,
 - octobre : transport micro-collectif,
 - septembre : service de location de voiture,
 - octobre : vélos à assistance électrique.

La plate-forme « Bougez vers l'emploi » a suivi la méthodologie développée par l'association Voiture & Co pour le montage de projet :

- réalisation d'un diagnostic partagé dans lequel sont évalués les besoins du territoire, avec les prescripteurs potentiels. Ce diagnostic est financé par un ou plusieurs partenaires,
- rencontre des prescripteurs et des financeurs potentiels pour créer le comité de pilotage,
- lancement de la plate-forme en s'appuyant sur le comité de pilotage qui regroupe l'ensemble des partenaires engagés.
- recrutement d'un chef de projet, responsable de la plate-forme qui recrute lui-même son équipe.

à noter :

Avant de se lancer dans un projet, il est important d'observer les expériences existantes pour notamment identifier les écueils à éviter. **Les visites permettent d'affiner l'outil et de compiler les bonnes pratiques.**

→ Montage juridique

La plate-forme « Bougez vers l'emploi » est un établissement secondaire de l'association Voiture & Co.

Un comité de pilotage regroupe l'ensemble des partenaires du projet (financeurs, opérateurs, prescripteurs, autorités organisatrices de transport). Il se réunit deux fois par an, oriente l'action de la plate-forme et assure l'évaluation du projet.

L'association assure la coordination et l'animation de la plate-forme, la prise en charge de l'évaluation initiale des compétences en mobilité, l'orientation des usagers/bénéficiaires vers les opérateurs de mobilité.

Le service fonctionne grâce à la constitution d'un réseau de prescripteurs et d'un réseau d'opérateurs de mobilité. Des conventions règlent les relations de la plate-forme avec les prescripteurs et les opérateurs.

→ Partenariats

La plate-forme fonctionne grâce à différents types de partenariats :

- les partenariats avec les opérateurs régis par des conventions,
- les partenariats avec les prescripteurs qui sont membres du comité de pilotage et conventionnellement liés à l'association
- les partenariats techniques (véhicules, fonctionnement),
- les partenariats financiers.

La plate-forme se caractérise par la diversité des acteurs engagés.

Partenariat associatifs :

- association ARSIDE (auto école sociale) = opérateur,
- association ACS (garage social) = opérateur,
- association Evolio = prescripteur,
- association ACTAVISTA = prescripteur,
- association domicile famille service = prescripteur.

Partenariats techniques avec des entreprises privées :

- Vinci parc : gratuité des parkings,
- Escota : gratuité des péages,
- EDF : don de camionnette de déménagement,
- Carrefour : don de vélos à assistance électrique,
- Citroën : voitures,
- SAA (société des autobus aubagnais) : 1 000 titres de transports en commun gratuits,
- Total : bons d'essence.

→ Communication

Les moyens de communication mis en œuvre pour le lancement de la plate-forme « Bougez vers l'emploi » ont été financés par les partenaires du projet. Grâce au recrutement d'une chargée de communication au sein de la structure la presse locale consacre aujourd'hui près d'un article par mois à l'actualité des plates-formes « Bougez vers l'emploi. Le budget communication est d'environ 10 000 € par an.

Dimension financière

→ Coût du service

La première année, le budget de la plate-forme était de 281 145 €. La deuxième année de fonctionnement, le budget est de 411 000 €.

Les principaux postes de dépense concernent :

- les charges salariales,
- les frais de location longue durée,
- les frais de fonctionnement des véhicules (carburant, assurances, réparations),
- les dotations aux amortissements et immobilisations.

→ Financement actuel

La plate-forme mobilité reçoit différents types de subventions.

Les subventions de fonctionnement reçues en 2007

- conseil général des Bouches-du-Rhône,
- communauté urbaine Marseille Provence Métropole (contrat de ville de la Ciotat),
- fondation de France,
- Plan Local d'Insertion par l'emploi (PLIE) Marseille Provence Métropole Est,
- direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle des Bouches-du-Rhône,
- préfecture des Bouches-du-Rhône,
- communauté d'agglomération d'Aubagne et de l'Etoile,
- conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur (service emploi).

Les subventions d'investissement reçues en 2007

- fondation Vinci pour la Cité,
- caisse d'épargne (projet d'économie locale et sociale).

Financement supplémentaires en 2008

- FEDER,
- FSE,
- Pôle emploi.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Éléments de bilan

Entre avril 2007 et juin 2008, 438 prescriptions ont été formulées et 306 personnes ont été rencontrées.

En 2008, plus de 800 personnes ont été accompagnées. 650 d'entre elles ont accédé directement à un emploi.

Répartition des prescriptions par type de structures en 2007 :

- 36,5 % prestataires emploi,
- 28,1 % Pôle emploi,
- 16 % PLIE,
- 8,9 % chantiers d'insertion,
- 8 % référents socioprofessionnels,
- 2,3 % missions locales,
- 0,2 % prestataires de services.

202 actions ont été mises en place sur le territoire en 2007 :

- 47 actions de transport micro collectif,
- 37 mises en situations et informations sur les transports collectifs,
- 31 formations mobilité en session individuelle,
- 22 locations de scooters,
- 19 formations mobilité en session collective,
- 12 locations de vélos à assistance électrique,
- 11 locations de vélos,
- 7 locations de voitures,
- 5 audits de conduite,
- 5 covoiturages,
- 3 formations à la pratique du vélo,
- 3 orientations vers le garage social.

à noter :

Les éléments de bilan fournis par la plate-forme « Bougez vers l'emploi » rapportent que près de 50 % des freins à mobilité sont d'ordre psychologique et que moins de 10 % sont d'origine physique. Par ailleurs, près de deux tiers des difficultés matérielles sont d'ordre financier.

→ Appréciation des points positifs et des limites du projet

Points forts : le fonctionnement de la structure repose sur un multipartenariat qui permet de diminuer le risque pour une association.

Désormais, l'association s'engage avec des partenaires sur des conventions de 3 ans.

Limites : le recours aux multipartenariats implique un important travail d'animation des partenaires et de gestion des différentes conventions (dossiers de financement et bilans annuels) qui peut atteindre 50 % du temps du chef de projet.

Contact :

Karim AIT YOUCEF

Responsable national pôle mobilité durable et solidaire

Association Voiture & Co

info@bougezverslemploi.com



Les dispositifs financiers d'aide à la mobilité

Définition

Un dispositif financier d'aide à la mobilité renvoie au soutien apporté par une personne publique, une entreprise ou une association à une personne rencontrant des difficultés matérielles pour se déplacer. Il peut s'agir, selon les cas, d'une aide financière directe ou d'un aménagement tarifaire de certaines prestations de services destinées à améliorer la mobilité du particulier.

Quels besoins ?

Les dispositifs financiers d'aide à la mobilité répondent principalement à un besoin d'accès aux services de transport. Certains publics, pour des raisons d'ordre financier ne peuvent avoir accès aux différents moyens de transports publics ou privés susceptibles de répondre à leur demande de déplacement, essentiellement motivée par la recherche d'une insertion professionnelle et/ou sociale.

Quelles formes de dispositifs financiers ?

Les dispositifs financiers d'aide à la mobilité prennent différentes formes selon la personne à l'origine de leur mise en place, le public visé par ces derniers et leurs motifs de déplacements.

Les aides financières directes peuvent tout d'abord prendre la forme de **chèques d'accompagnement personnalisés**. Distribués aux personnes qui rencontrent des difficultés sociales, ces titres de paiement spéciaux, d'une valeur définie en fonction du tarif des services de transport auxquels ils donnent accès, sont réservés aux collectivités territoriales, établissements de coopération intercommunale, centres communaux et intercommunaux d'action sociale et aux caisses des écoles.

Pour ces distributeurs, ils présentent l'avantage de garantir la bonne utilisation des fonds distribués grâce à des zones et des domaines d'utilisation précisés sur le chèque et d'être un outil souple et efficace. Pour le bénéficiaire, ces chèques sont simples d'utilisation et respectent son autonomie en lui permettant de conserver la maîtrise financière et matérielle de son déplacement.

Outre le chèque d'accompagnement personnalisé, les autorités organisatrices de transport ont la possibilité de mettre en place une **tarification** particulière pour les catégories sociales les plus modestes : demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, bénéficiaires de la Couverture Médicale Universelle, et sous conditions de ressources pour d'autres, telles que les invalides ou encore les personnes âgées. Le droit au transport tel qu'il est posé au sein de la LOTI⁶⁴ doit ainsi permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». Cette tarifica-

64. Article 2 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

tion sociale est donc appréhendée comme un instrument destiné à rétablir une certaine égalité d'accès aux services de transports publics.

D'autres dispositifs financiers soutiennent les prestations de services destinées à accompagner la mobilité d'un public déterminé. Le soutien financier d'une auto-école associative fait par exemple partie de ce type de dispositif, de même que la prise en charge partielle des frais de transport d'un public vers un établissement déterminé, tel une maison de santé. Ces dispositifs prennent la forme de subventions publiques, attribuées dans le cadre de conventions passées avec l'établissement qui porte cet accompagnement à la mobilité.

à savoir

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 a posé l'obligation pour l'employeur de prendre en charge une partie du « prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos⁶⁵ ». La prise en charge par l'employeur de ces titres d'abonnement « est égale à 50 % du coût de ces titres pour le salarié ».

Quelles échelles ?

La mise en place des dispositifs financiers renvoie à deux types d'échelle.

La première correspond au périmètre de la collectivité publique compétente pour mettre en place le dispositif financier, ou le territoire sur lequel intervient la personne morale de droit privé. C'est cette échelle qu'il faut retenir lorsque les dispositifs financiers prennent la forme de chèques d'accompagnement personnalisés ou lorsque le dispositif financier prend la forme d'une subvention publique versée à la personne qui assure une prestation de services. Il s'agit par exemple du territoire départemental lorsque la remise de chèques d'accompagnement personnalisés se fait par le conseil général ou de l'échelon cantonal lorsqu'un service privé de transport est organisé par une association dont l'objet est territorialement limité au canton.

Lorsque le dispositif financier prend la forme d'une tarification sociale, le type d'échelle à retenir est celui du service de transport public. Il peut ainsi s'agir du territoire départemental lorsque le service de transport visé par la tarification sociale n'est pas organisé en zone pour les lignes interurbaines ou encore du périmètre de transports urbains (PTU) lorsque transport public s'effectue en zone urbaine.

Ces deux types d'échelles peuvent se croiser dans la mesure où plusieurs dispositifs financiers peuvent être mis en place par une même collectivité publique. Un conseil général peut par exemple prévoir une tarification spéciale pour certains usagers de ses services de transports non urbains, proposer des chèques d'accompagnement personnalisés à des personnes qui rencontrent des difficultés financières pour se déplacer et éventuellement apporter une subvention à une association œuvrant dans le champ de l'insertion professionnelle qui organise un transport de ses membres vers les zones d'emploi.

65. Article 20 de la loi n°2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009 codifié à l'article L.3261-1 du code du travail.

Quel partenariat ?

→ Intérêt du partenariat

■ Partenariat fonctionnel

Mettre en place un partenariat autour de dispositifs financiers d'aide à la mobilité présente avant tout un intérêt fonctionnel dans la mesure où le regroupement d'acteurs (publics et privés) autour de différents dispositifs financiers permet un maillage du territoire plus précis. Par ailleurs, établir des partenariats en cette matière permet de mettre en œuvre le droit au transport et d'assurer un égal accès de tous les usagers à un ou plusieurs moyens de transport public ou privé.

■ Partenariat financier

En pratique, les partenariats issus de la mise en place de chèques d'accompagnement personnalisés sont noués entre la personne publique porteuse du dispositif et les prestataires qui acceptent de recevoir les chèques (transporteurs publics, taxis, associations). En matière de tarification sociale, la maîtrise tarifaire appartenant en principe à l'autorité organisatrice de transports, un partenariat peut être établi entre l'autorité et le transporteur pour s'accorder sur un financement croisé de l'aménagement tarifaire. Enfin, concernant les subventions publiques, l'octroi en lui-même d'une aide financière constitue une forme de partenariat dans la mesure où la collectivité publique ne fait que soutenir une activité présentant un intérêt général pour sa population et sur son territoire. Le bénéficiaire privé de la subvention peut par ailleurs travailler avec la collectivité sur une problématique commune et ainsi mieux satisfaire les besoins du public qu'elle vise.

→ Formes de partenariats

Les différents partenariats susceptibles d'être mis en place autour de dispositifs financiers d'aide à la mobilité peuvent être plus ou moins formalisés. Ils peuvent consister en des moments de travail, de simples échanges d'informations ou de groupes de réflexion sur un territoire rassemblant l'intégralité des acteurs en matière de mobilité. Ils peuvent également se formaliser par la signature d'une convention comme dans le cadre de chèques d'accompagnement personnalisés entre la collectivité publique et le prestataire ou encore dans le cadre de subventions versées aux associations et dépassant un seuil de 23 000 €.

Quel montage juridique possible ?

L'initiative des dispositifs financiers retenus appartient principalement aux seules collectivités publiques, l'hypothèse d'une initiative privée en la matière ne sera par conséquent pas abordée.

■ En ce qui concerne les chèques d'accompagnement personnalisé,

Seuls les collectivités territoriales, les établissements publics de coopération intercommunale, les centres communaux et intercommunaux d'action sociale et les caisses des écoles sont admis à distribuer ces chèques aux personnes rencontrant des difficultés sociales. Ces personnes publiques passent commande auprès d'une société émettrice de titres. Quatre sociétés sont habilitées à éditer ces chèques d'accompagnement personnalisé : les groupes Accor, Chèque déjeuner, Banque populaire et Sodexho.

Il appartient aux personnes publiques de déterminer la valeur faciale du chèque d'accompagnement personnalisé qu'elles souhaitent remettre à certains de leurs administrés ainsi que le réseau des prestataires en charge d'un service de transport

auprès duquel les bénéficiaires vont pouvoir remettre leur chèque. Il peut par exemple s'agir des différents transporteurs publics urbains et interurbains du département, de certains taxis, de garages sociaux ou d'associations d'insertion soutenant la mobilité de leur public.

Un contrat doit régir les relations entre le distributeur (collectivités territoriales, EPCI...) et l'émetteur (société éditrice) de chèques d'accompagnement personnalisé. En raison des modalités de rémunération de l'émetteur, la nature de ces contrats est celle de marchés publics. La commande passée par la personne publique en matière de chèques d'accompagnement personnalisé auprès de l'une des quatre sociétés éditrices habilitées doit par conséquent obéir aux règles de procédure propres au code des marchés publics. Il est intéressant de préciser que le seuil des procédures formalisées de passation des marchés prévu à l'article 26 du code des marchés publics s'apprécie uniquement par rapport à la rémunération de l'émetteur et non au regard de cette rémunération augmentée de la valeur faciale des titres.

Un second contrat doit par ailleurs régir les relations entre les prestataires qui souhaitent accepter les chèques d'accompagnement personnalisé (par exemple, les transporteurs) et les émetteurs (société éditrice). Il permet à l'émetteur de fixer les délais de paiement maximaux des prestataires ainsi que les conditions dans lesquelles l'émetteur est en droit de refuser de payer les chèques acceptés à tort par le prestataire⁶⁶.

La personne publique qui décide de mettre en place un tel dispositif financier doit avancer l'intégralité de la somme émise en chèque transport avant même de savoir si tous vont être utilisés ou non. Par ailleurs, les chèques non utilisés sont remboursés ce qui implique la tenue d'une comptabilité et d'un suivi financier strict. Mais à côté de ces limites, le chèque d'accompagnement personnalisé présente l'avantage majeur de ne pouvoir être utilisé par son bénéficiaire que pour des dépenses déterminées et en toutes hypothèses pré-affectées. Le suivi d'utilisation du chèque permet également à la personne publique distributrice d'exercer un meilleur contrôle de l'affectation de ses dépenses d'action sociale et de responsabiliser le bénéficiaire.

à savoir

Le chèque d'accompagnement personnalisé s'analyse « comme un titre spécial de paiement destiné à être utilisé comme moyen de règlement par un bénéficiaire désigné par la collectivité locale. Or seul un comptable public a la charge d'assurer, pour une collectivité locale, la conservation des fonds et valeurs, catégorie dont relève le chèque d'accompagnement personnalisé. La seule dérogation à ce principe réside en la possibilité donnée à une collectivité locale de nommer un régisseur chargé en lieu et place d'un comptable et pour son compte, de réaliser diverses opérations⁶⁷ ». Par conséquent, seuls seront habilités à délivrer les chèques d'accompagnement personnalisés, les comptables publics ou les régisseurs afin d'en assurer la comptabilité.

- En ce qui concerne les aménagements tarifaires en matière de transports publics,

La LOTI dispose que les autorités organisatrices de transports ont un rôle primordial en matière tarifaire. En ce sens, « la politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs ».

Malgré la proclamation solennelle de la liberté des prix, le prix des transports de personnes n'est pas, en pratique, établi de

66. Voir notamment en ce qui concerne l'utilisation et le remboursement des chèques d'accompagnement personnalisé, les articles R.1611-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

67. Réponse n°16023 du Ministère de la santé et des solidarités publiée dans le JO Sénat du 7 septembre 2006, page 2358.

gré à gré et les autorités organisatrices interviennent souvent pour le fixer ou homologuer les propositions présentées par les transporteurs conformément à la procédure définie par la convention passée entre ces derniers et l'autorité compétente⁶⁸.

Il est nécessaire de préciser ici que ces dispositions valent uniquement pour les services réguliers de transport de personnes, les services privés de transport devant impérativement rester gratuits⁶⁹ et le prix des transports occasionnels étant libre.

Ainsi, lorsque l'autorité organisatrice décide de la mise en place d'une tarification sociale pour ses services réguliers, cette dernière fait généralement l'objet d'une compensation financière au titre des tarifs sociaux, versée par l'autorité organisatrice de transports à l'exploitant pour combler la perte de recettes qu'il subit.

Certaines dispositions législatives et règlementaires imposent l'instauration d'une tarification sociale au profit de certains publics identifiés⁷⁰. Concernant les autres aménagements tarifaires, ils ne seront admis que s'ils trouvent un fondement dans des différences de situation entre les usagers du service de transport ou dans une exigence d'intérêt général en rapport avec l'objet du service de transport. En ce qui concerne les différences de situation, elles doivent être objectives, appréciables et en rapport avec l'objet du service.

Ces différences de traitement entre usagers des services publics de transport sont fixées par délibération de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport. En pratique, elles prennent différentes formes, mais se basent essentiellement sur le seul critère de revenus de l'usager. Ainsi, les formes de la tarification sociale peuvent être la gratuité, totale ou partielle, la réduction ou encore le tarif de solidarité (à mi-chemin entre la gratuité et la réduction).

- En ce qui concerne les subventions attribuées aux organismes qui agissent en faveur de la mobilité d'un public,

La personne publique doit prendre en compte la forme juridique du bénéficiaire de la subvention.

En effet, lorsqu'il s'agit d'une entreprise, l'octroi d'une telle aide s'inscrit dans le cadre des aides publiques économiques⁷¹. Deux cas de figure peuvent être envisagés. Le premier est celui de l'aide octroyée à un organisme qui participe à la création ou à l'extension d'une activité économique et le second celui des aides à l'immobilier d'entreprise. Tous deux répondent à de strictes règles de procédure et de taux, établies en fonction des caractéristiques de l'entreprise bénéficiaire et de la zone sur laquelle se situe cette dernière. Par conséquent, il est indispensable pour la personne publique de vérifier les conditions posées par le code général des collectivités territoriales avant de verser à une entreprise de son territoire une aide financière. Le nécessaire respect de la libre concurrence entre opérateurs économiques et son corollaire, à savoir le principe de non-discrimination, fondent l'encadrement de ce soutien financier d'activités commerciales.

68. Voir notamment concernant la fixation de ces tarifs, l'article 43 du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

69. Article 3 du décret n°87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes. Une dérogation à ce principe de gratuité est cependant prévue, à l'article 4 du décret précité, pour les associations ayant pour objet le transport de personnes handicapées.

70. Par exemple, l'article 123 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) a posé le principe d'une obligation de semi-gratuité des transports urbains au bénéfice de personnes dont les ressources sont inférieures au plafond de la couverture médicale universelle complémentaire (environ 10 % de la population française) et quel que soit le lieu de résidence de l'usager. La loi n°98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions a par ailleurs posé le principe d'une concertation entre l'Etat, les Régions, les Départements, les communes, les associations pour l'emploi dans l'industrie et le commerce et les directeurs d'entreprise de transport afin de définir des mécanismes d'aide aux chômeurs en fin de droits et aux jeunes demandeurs d'emploi. Le décret n°84-478 du 19 juin 1984 relatif au « transport des élèves et étudiants gravement handicapés » aujourd'hui codifié aux articles R.213-13 et suivants du code de l'éducation, impose aux conseils généraux de prendre en charge les frais de déplacements exposés par les élèves handicapés qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun en raison de la gravité de leur handicap, médicalement établie.

71. Voir notamment les articles L.1511-2 et R.1511-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Lorsque le bénéficiaire de la subvention est une association, les règles applicables en la matière sont plus accessibles mais non moins formalisées. En effet, la personne publique, à savoir une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale, ne peut tout d'abord octroyer une aide à une association que si cette dernière satisfait un intérêt public local. En ce sens, la collectivité publique qui décide de soutenir une activité d'aide à la mobilité d'un public déterminé, doit au préalable vérifier que cette activité associative satisfait un besoin de sa population, se déroule sur son territoire et rentre dans le cadre d'une de ses compétences matérielles. Il y a donc subvention lorsqu'il s'agit pour la collectivité publique d'apporter un concours financier aux activités d'une association qui a bâti un projet spécifique comme l'organisation d'un transport de ses membres vers un établissement de santé ou de formation par exemple.

Plusieurs règles encadrent l'octroi de subventions publiques aux associations. Certaines de ces règles varient en fonction du montant de la subvention accordée. Ainsi, lorsque cette dernière dépasse le seuil de 23 000 €⁷², une convention doit être signée entre la collectivité et l'association. Cette convention définit notamment l'objet, le montant et les conditions d'utilisation de la subvention attribuée. Lorsque cette subvention dépasse le seuil de 75 000 €⁷³, l'association bénéficiaire est tenue d'une part, d'établir une comptabilité certifiée et d'autre part, de déposer à la préfecture du département où se trouve son siège social : leur budget, leurs comptes, les conventions régissant l'octroi de subventions et les comptes rendus financiers des subventions reçues. Lorsque la subvention publique dépasse le seuil de 153 000 €, l'association est tenue d'établir chaque année un bilan, un compte de résultat, une annexe et de nommer au moins un commissaire au compte ainsi qu'un suppléant⁷⁴.

Pour finir, quel que soit le montant de la subvention publique consentie, lorsque cette dernière est affectée à une dépense déterminée, l'association bénéficiaire doit produire un compte rendu financier attestant de la conformité des dépenses effectuées à l'objet de la subvention et communiquer tous ses documents comptables à la préfecture du département où ces derniers pourront être consultés librement dans les six mois suivants la fin de l'exercice pour lequel elle a été attribuée.

à savoir

Comme il a été vu, lorsque le montant de la subvention versée à l'association dépasse le seuil de 23 000 €, il est nécessaire qu'une convention détermine l'objet, le montant et les conditions d'utilisation de la subvention attribuée. Or, il est impératif que l'initiative de cette subvention ou de l'action envisagée émane, dans ce cas, de la seule association. Le franchissement du seuil de 23 000 €, la signature d'une convention de moyens et d'objectifs entre parties et l'initiative publique de la subvention ou de l'activité associative présenterait un risque réel et quasi certain de requalification de cette convention en marché public voire en délégation de service public.

Quelles implications financières ?

→ Coûts

En ce qui concerne les chèques d'accompagnement personnalisé, il appartient aux collectivités territoriales, aux établissements publics de coopération intercommunale, aux centres communaux ou intercommunaux d'action sociale et aux caisses des écoles de définir l'étendue de leur commande en fonction du nombre de chèques commandés et de leur valeur

72. Seuil posé par l'article 10 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations. Voir également l'article 1er du décret n°2001-495 du 6 juin 2001.

73. Ou lorsque la subvention représente plus de 50 % du budget de l'association. Voir notamment au sein du code général des collectivités territoriales, les articles L. 2313-1 pour les communes, L.3313-1 et R.3313-6 pour les départements et 4312-1 pour les régions.

74. Voir notamment les articles L.612-1 et L.612-4 du code de commerce ainsi que l'article 5 de l'ordonnance n°2005-856 du 28 juillet 2005 portant simplification du régime général des libéralités consenties aux associations, fondations et congrégations, de certaines déclarations administratives incombant aux associations et modification des obligations des associations et fondations relatives à leurs comptes annuels.

faciale. Une commission peut être éventuellement prélevée par la société émettrice de chèques en plus de la valeur faciale du titre. Les titres arrivés à date d'expiration peuvent être remboursés ou échangés par la société éditrice de chèques selon les modalités précisées à l'intérieur du contrat passé entre la personne publique et la société. Cela permet à la personne publique de n'assumer le coût que des seuls titres distribués.

Pour ce qui est de la tarification sociale dans les transports publics réguliers, un grand nombre d'hypothèses peuvent être retenues concernant le coût des déplacements de publics cibles (chômeurs, étudiants, familles nombreuses...) assumé par l'autorité organisatrice de transports. L'hypothèse de la gratuité du transport pour l'utilisateur est le cas de figure extrême dans lequel l'autorité organisatrice de transports assume, en principe seul, le coût occasionné. Mais les politiques tarifaires peuvent ne prévoir qu'une réduction partielle sur le coût du titre de transport comme le prévoit l'article 123 de la loi SRU concernant les usagers de transports urbains dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond prévu pour l'attribution de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC).

Un équilibre financier doit par conséquent être trouvé entre les aménagements tarifaires et le financement du service tout en assurant « une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité⁷⁵ ».

Enfin, les subventions de fonctionnement ou d'investissement versées par une collectivité publique à une association varieront en fonction de l'objet de ce financement et pour l'entreprise selon sa taille, son activité et sa situation. Le montant de ces dernières est fixé par l'organe délibérant de la collectivité publique compétente.

→ Principe de financement

Les chèques d'accompagnement personnalisé sont financés sur le budget propre de la collectivité territoriale, l'établissement public de coopération intercommunale, du centre communal ou intercommunal d'action sociale voire de la caisse des écoles. Le chèque d'accompagnement personnalisé sous forme d'un « chèque transport » à destination de chômeurs peut par exemple être financé au travers du budget RMI/RSA d'un département.

En ce qui concerne les aménagements tarifaires, ces derniers prennent la forme d'une compensation financière versée à l'exploitant au titre des tarifs sociaux. Elle est par conséquent assumée par la collectivité publique autorité organisatrice de transports. Enfin, les subventions versées aux structures accompagnant la mobilité de certains publics sont inscrites au budget de la collectivité publique à cet effet. Elles varient par conséquent en fonction des ressources de la collectivité pour l'année retenue.

→ Quel soutien méthodologique ?

Il n'existe pas de soutien méthodologie spécifique en ce qui concerne la mise en place de dispositifs financiers d'aide à la mobilité. Le meilleur moyen d'appréhender les règles de fonctionnement de ces derniers et de prendre connaissance des contextes dans lesquels ils révèlent toute leur pertinence, est de se rapprocher de collectivités publiques ayant déjà expérimenté un ou plusieurs des outils financiers exposés par la présente fiche.

75. Article 6 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Aide financière en matière de transport vers les maisons de santé

conseil régional de Bourgogne

Expérience : prise en charge complémentaire des frais de transport non médicalisé vers les maisons de santé

Porteur du projet : conseil régional de Bourgogne

Date de lancement : mai 2005 (lancement du dispositif)

mai 2007 (mise en œuvre effective pour la maison de santé Amandinoise)

Cibles : patients de la maison de santé ne disposant pas des moyens matériels pour se déplacer



Situation :

Région Bourgogne

Département de la Nièvre

Pays Puisaye Forterre

Communauté de communes Puisaye Nivernaise

3 597 habitants

20 habitants/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Sur le fondement de sa compétence en matière d'aménagement du territoire, la Région Bourgogne intervient dans les champs de l'accès aux soins (en soutenant les expériences de maisons de santé) et de l'accès aux services (en soutenant les expériences de transport menées par les territoires).

Dans ce cadre, la Région a annoncé en mai 2005 la création d'un dispositif spécifique pour répondre aux besoins de transport non médicalisé vers les maisons de santé.

La maison de santé pluridisciplinaire Amandinoise (située à Saint-Amand-en-Puisaye, sur le territoire de la communauté de communes Puisaye Nivernaise) s'est portée volontaire pour utiliser ce dispositif.

→ Objectifs et enjeux

L'enjeu est double. Il s'agit d'une part d'améliorer l'accès au soin, notamment aux spécialités, pour des personnes qui restaient en dehors de l'offre, et d'autre part d'améliorer la qualité du soin rendu en proposant au patient une meilleure prise en charge (diagnostics croisés, conditions d'hygiène satisfaisantes, isolement rompu).

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Trois catégories d'acteurs interviennent :

- le conseil régional, qui a été à l'initiative du dispositif et le finance,
- l'association de la maison de santé (association du Réseau des professionnels pour la conception et le fonctionnement pour la maison de santé de Saint-Amand en Puisaye), qui propose l'aide transport et contacte le transporteur,
- l'artisan taxi, qui assure le transport des patients.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le dispositif financier proposé par la Région Bourgogne permet de prendre en charge les courses de taxis pour se rendre à la maison de santé. Le patient ne paye que 5 €, quelle que soit sa commune de résidence. Ce dispositif vient en complément des services rendus par la maison de santé. La destination est unique : la maison de santé. La prise en charge se fait au domicile du patient.

La subvention de fonctionnement allouée par la Région est au maximum de 10 000 € par maison de santé et par an. Cette aide annuelle est reconductible.

Ce service s'adresse aux personnes résidant sur le territoire de la communauté de communes et ne disposant d'aucun moyen de transport. Il peut s'agir des personnes âgées, en situation de handicap, de personnes isolées ou encore de personnes en difficulté. La vérification de ce dernier critère se fait de manière empirique, auprès des soignants.

→ Echelle d'intervention

Pour des raisons de concurrence avec les professionnels de santé et les artisans taxis voisins, le dispositif d'aide au transport de patients s'applique uniquement sur le territoire de la communauté de communes Puisaye Nivernaise (composée de six communes). Ce périmètre ne couvre pas totalement l'aire d'intervention des médecins généralistes et des professionnels exerçant à la maison de santé, mais offre un compromis.

→ Moyens humains

En termes de moyens humains, le dispositif est suivi par la chargée de mission santé du conseil régional. Sur le terrain, la prise de rendez-vous auprès de la compagnie de taxi (membre de l'association constituée au sein de la maison de santé) est assurée par l'assistante de direction.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- Mai 2005 : annonce par la vice-présidente chargée de la santé à la Région de la constitution d'une enveloppe dédiée aux déplacements de personnes vers les maisons de santé pluridisciplinaires et maisons médicales de garde, à l'occasion de l'inauguration de la maison de santé Amandinoise, d'un montant de 10 000 € annuels par maison de santé.
- Mai 2007 : lancement du dispositif, au niveau de la maison de santé Amandinoise.

→ Montage juridique

Une convention lie le conseil régional de Bourgogne avec la structure de gestion (de statut associatif) de la maison de santé. Elle fixe les conditions d'utilisation du service, le montant de l'aide et les modalités de remboursement des frais sur facture.

Une deuxième convention lie la structure de gestion de la maison de santé à la compagnie de taxi. Elle est renouvelable par tacite reconduction et conditionnée aux versements du conseil régional. Elle précise notamment que la société de taxi doit transmettre chaque fin de mois à l'association, le relevé des courses effectuées dans le cadre de ce service ainsi que la facture afférente. Le règlement de la facture s'effectue dans les trente jours suivants la communication de ces justificatifs.

à noter :

Une seule compagnie de taxi est présente sur le territoire de la communauté de communes Puisaye Nivernaise. La question de la concurrence sur le territoire ne se pose pas. La maison de santé essaye de s'adapter au planning de l'artisan taxi, dans la mesure du possible, et celui-ci accepte d'intervenir pour des urgences. **Le caractère innovant du dispositif nécessite des adaptations des deux parties.**

→ Communication

A l'échelle de la maison de santé, le dispositif ne fait pas l'objet de communication extérieure afin d'éviter d'entrer directement en concurrence avec les autres professionnels de santé. La diffusion du dispositif fonctionne par conséquent par le « bouche à oreille » et sur proposition du secrétariat.

A l'échelle de la région Bourgogne, le même dispositif est proposé à toutes maisons de santé et maisons médicales de garde.

Dimension financière

→ Coût du service

En 2008, le service a coûté 6 651 € à la Région Bourgogne. L'enveloppe de départ était plafonnée à 10 000 €.

→ Financement actuel

Le coût du service est majoritairement pris en charge par le conseil régional de Bourgogne. 5 € sont à la charge du patient, soit 19,4 % à la charge de l'utilisateur.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Éléments de bilan

En 2007, sur huit mois de service, le dispositif a permis de financer 131 transports de patients, soit 16 déplacements par mois. En 2008, 400 transports de patients ont été effectués, soit une moyenne de 33 déplacements par mois pour 152 bénéficiaires.

Entre 2007-2008, la maison de santé a constaté une augmentation de 68 % des déplacements. Le système semble monter en puissance.

Le dispositif financier permet de toucher des personnes qui auparavant ne consultaient pas au cabinet les professionnels de la maison de santé en dehors des visites à domicile des médecins.

→ Perspectives

Afin d'évaluer l'impact de son intervention, le conseil régional a fourni une grille d'évaluation à la maison de santé. Les informations relatives au service de transport vers la maison de santé sont transmises tous les mois de manière anonyme. Cette grille permet d'indiquer les communes de prise en charge, le nombre de kilomètres parcourus, la date de prise en charge, le montant de la course et la nature de la prestation.

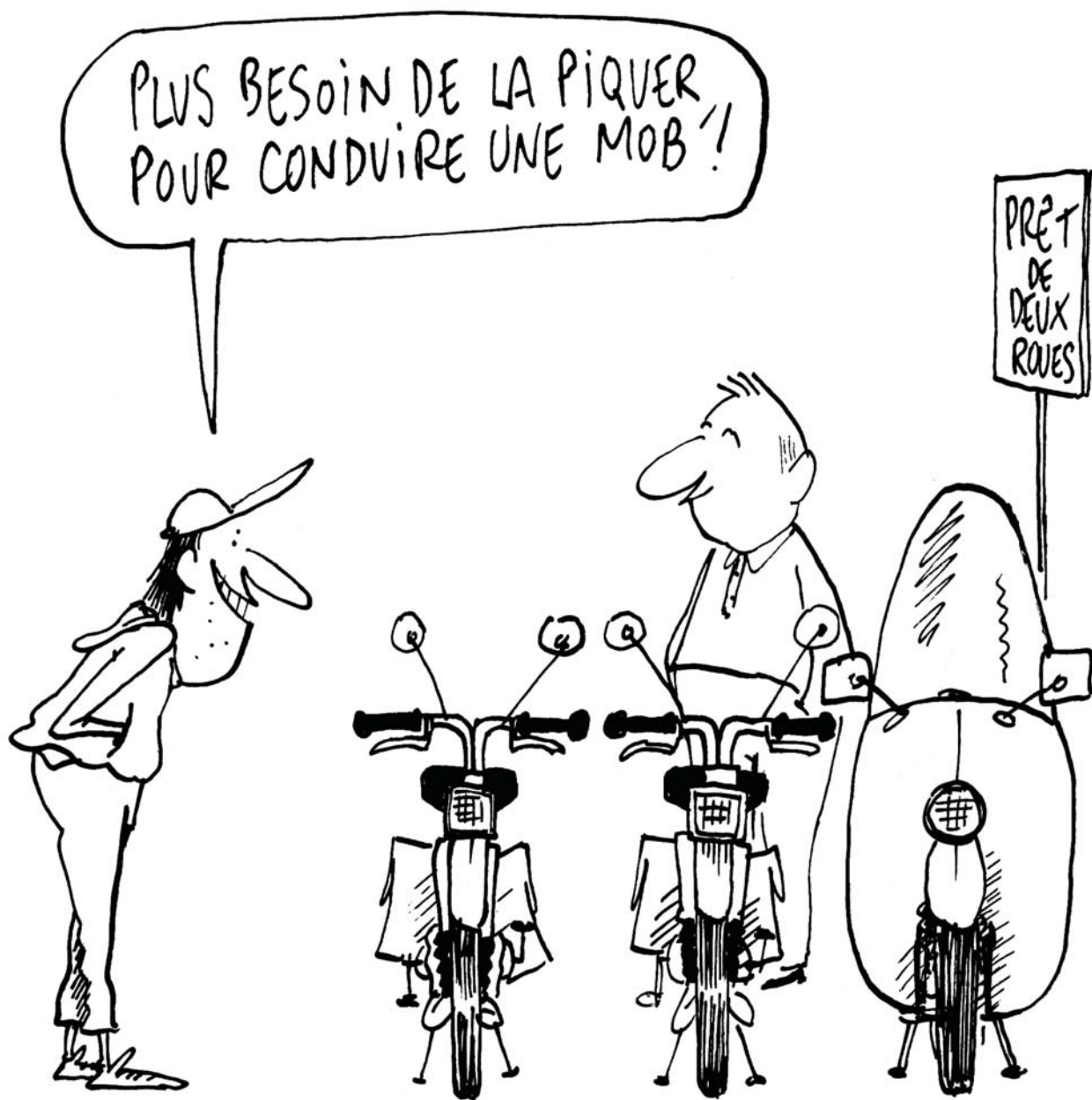
→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : la mise en place d'un partenariat efficace avec le conseil régional est un point fort. Le dispositif financier mis en place permet l'accessibilité à une prise en charge de qualité au sein de la maison de santé (professionnels médicaux et paramédicaux, ateliers d'éducation thérapeutique). Enfin, le contexte favorable de collaboration avec l'artisan taxi est un point fort. Il effectue aujourd'hui près de 70 % de son chiffre d'affaire sur les transports effectués dans le domaine de la santé pris en charge par l'assurance maladie, mais accepte néanmoins de s'organiser pour assurer les petits transports vers la maison de santé.

Limites : le mode de remboursement sur facture du conseil régional convient peu au fonctionnement de l'association, qui connaît déjà certains problèmes de trésorerie. Par ailleurs, les différents temps de montage de projet entre la maison de santé et la Région Bourgogne sont une autre limite. Le temps de secrétariat se révèle important.

Contact :

Florence LEMETAYER
Chargée de mission Santé
Conseil régional de Bourgogne
flemetayer@cr-bourgogne.fr



Les prêts et locations de véhicules et de deux roues

Définition

Les services de prêt et de location de véhicules consistent à la mise à disposition, à titre gratuit ou onéreux, d'un véhicule motorisé au profit du public. Cette activité est en principe de nature commerciale mais peut être portée par une association sans but lucratif. Il s'agit d'une aide matérielle à la mobilité et non d'un soutien financier aux personnes ne disposant pas de véhicule individuel. Ainsi, les biens prêtés sont à titre d'exemple : des vélos, des vélos à assistance électrique, des scooters, des voitures...

Quels besoins ?

Les services de prêt et de location de véhicules répondent aux besoins de déplacements individuels qui peuvent être liés :

- à l'absence ou à l'insuffisance de l'offre de transport sur les territoires, en général les territoires ruraux ou périurbains,
- à l'exercice d'une activité, d'une recherche d'emploi...,
- aux difficultés matérielles ou financières des particuliers.

En pratique, l'activité de prêt et de location est souvent l'accessoire d'une activité principale d'accompagnement d'un public vers le retour à l'emploi ou d'insertion professionnelle ou sociale. En effet, le prêt ou la location d'un véhicule assure une mission sociale, en fournissant à certains publics la possibilité d'avoir accès à une offre de mobilité permettant une meilleure insertion sociale et professionnelle.

C'est pourquoi certaines structures privées (associations, mutuelles...) réservent ces services aux publics avançant des motifs de déplacement liés à des besoins de formation professionnelle ou à ceux justifiant, par exemple, d'une promesse d'embauche.

Pour les personnes qui ne peuvent pas assumer le coût de possession et d'entretien d'un véhicule, le prêt et location de véhicule à tarif préférentiel permet d'assurer leur mobilité et leur insertion dans la vie économique.

à savoir

Le service de prêt et location de véhicule est une activité qui entre, par nature, dans le champ concurrentiel. C'est pourquoi, le service ne doit pas s'adresser au grand public. Toutefois, il n'existera pas de problème de concurrence si le service est destiné à un public particulier (personne en recherche d'emploi par exemple) et s'accompagne d'une mission d'intérêt général (accompagnement social du bénéficiaire).

Dans le cas où une collectivité publique organiserait un tel service, elle doit veiller à ne pas créer une distorsion de concurrence avec les loueurs privés.

Quelles formes de prêts et de location de véhicules ?

Les services de prêts et location de véhicules reposent sur le principe d'une mise à disposition de véhicules auprès d'abonnés ou d'adhérents par la structure organisatrice du service.

Les différentes formes de services de prêt et de location sont liées à l'objet social de la personne privée (insertion...). Ainsi, pour les structures d'insertion par l'activité économique, le prêt ou la location du véhicule devra permettre de résoudre les difficultés de déplacements domicile-travail.

Une des missions importantes effectuées par les structures de prêt et de location de véhicules est de s'intéresser socialement au demandeur. Un véritable travail d'accompagnement social peut être réalisé lors de la location. Le prêt de véhicule s'inscrit dans une démarche plus globale d'aide aux personnes en difficulté en résolvant la question de la mobilité spatiale qui peut être source de marginalisation.

L'organisation peut se faire en différenciant la mission de prescription (recours à un prêt de véhicule, accompagnement social complémentaire) de la gestion technique du service.

Lorsqu'il est porté par une association, le système de prescription permet de concentrer le service sur les publics qui en ont le plus besoin. Cela permet également de diminuer le risque juridique lié à la concurrence avec les opérateurs privés de forme sociétaire (loueur privé).

Différents prescripteurs peuvent s'impliquer (acteurs de l'insertion et de l'emploi, acteurs de la mobilité) : missions locales, maisons de l'emploi, plates-formes mobilité, référents socio-professionnels, prestataires de service, chantiers d'insertion, PLIE, Pôle emploi....

Quelles échelles ?

L'échelle pour organiser ce service englobe une double notion : celle, d'une part, correspondant à l'échelle d'intervention de la structure et d'autre part celle du territoire d'usage autorisé à l'utilisateur.

Il n'existe pas de règles définissant le périmètre idéal pour organiser un service de prêt et location de véhicule. En revanche, l'échelle du service correspond au périmètre d'intervention du financeur.

L'usage du véhicule par le particulier peut être limité dans l'espace ; un kilométrage maximum peut être fixé afin de s'assurer que le prêt de véhicule corresponde à l'objectif initial qui peut être, par exemple, l'accès à une entreprise.

Quel partenariat ?

→ Intérêt du partenariat

- Les partenariats financiers

Pour la personne privée (essentiellement les associations), un rapprochement avec les collectivités publiques et les services déconcentrés de l'Etat présente un intérêt financier important (subventions). En effet, l'activité de prêt et location de véhicules nécessite un investissement initial important (financement d'études, acquisition des véhicules, outils de gestion...).

Il est possible, pour le porteur de projet, de mettre en place un partenariat avec certains prestataires de services lié à l'utilisation des véhicules. Ce qui est notamment le cas pour la garde du véhicule dans un garage et tout ce qui concerne l'entretien. Le porteur de projet a aussi la possibilité de se rapprocher des constructeurs automobiles (concessionnaires locaux) afin de bénéficier de véhicules à des prix avantageux.

■ Les partenariats fonctionnels

La personne privée en charge du service peut se rapprocher des travailleurs sociaux, des structures d'accompagnement dans la recherche d'emploi, des centres de formation afin de mieux identifier le public susceptible d'avoir recours à ce type de service. Ce partenariat pour le fonctionnement du service est important dans la mesure où le public visé doit être clairement identifié lorsque le dispositif est porté par une association (cf. supra sur les questions de concurrence).

Un deuxième partenariat est envisageable avec notamment les plates-formes de mobilité. Il est intéressant pour une structure portant ce type de services de se faire référencer auprès d'une plate-forme mobilité qui pourra être un relais en termes de communication, de visibilité et de crédibilité auprès des financeurs.

→ Formes de partenariats

Les partenariats évoqués peuvent prendre plusieurs formes. Il est possible d'engager la démarche autour d'un pilotage léger et informel. Les acteurs se réuniront lors d'un comité de pilotage qui précisera le rôle et les missions de chacun. Le comité de pilotage peut se constituer en groupes de travail ce qui permettra aux partenaires de suivre activement l'évolution du projet et de déterminer ensemble les modalités de fonctionnement du service.

Le partenariat peut se matérialiser autour d'une convention qui fixera les engagements de chacun et peut prévoir notamment les contreparties au soutien public, en termes d'objectifs à atteindre et d'action à mettre en œuvre.

Afin de renforcer les liens entre les partenaires, les porteurs de projet sous formes associatives peuvent proposer à leurs interlocuteurs d'adhérer à l'association. L'adhésion peut se limiter à un simple soutien financier mais peut être le moyen pour assurer une mutualisation entre les deux structures.

La mutualisation des moyens peut être entreprise par le regroupement dans les mêmes locaux des prescripteurs et du gestionnaire.

Quel montage juridique possible ?

→ Préalable

La location de véhicule sans chauffeur ne s'analyse pas juridiquement comme une activité de transport, elle ne renvoie donc pas aux différentes réglementations applicables en une telle matière (Ex : Loti, réglementation en matière de taxi). L'activité de prêt et location de véhicule est régie par les règles de droit commun.

→ Qualification juridique de l'activité de prêt de véhicule à titre gratuit

Il existe plusieurs réglementations qui varient en fonction du caractère gracieux ou onéreux du contrat prévu. Ainsi, si la location est attribuée gratuitement, il est possible de recourir au contrat de commodat prévu à l'article 1875 du code civil. Toutefois, dans le cadre d'une activité de prêt et location de véhicule, il semble peu opportun de recourir à ce contrat car l'activité apparaît rarement réalisée à titre gratuite.

Code civil

Article 1875 : « Le prêt à usage ou commodat est un contrat par lequel l'une des parties livre une chose à l'autre pour s'en servir, à la charge par le preneur de la rendre après s'en être servi ».

Article 1876 : « Ce prêt est essentiellement gratuit ».

→ Qualification juridique de l'activité de location de véhicules

Le contrat de prêt ou de location du véhicule se fonde plus généralement sur l'article 1709 du code civil qui fixe les règles générales. D'autres dispositions sont établies dans des réglementations particulières. Ainsi, on notera que la commission des clauses abusives a fixé les dispositions qui ne peuvent être intégrées dans un contrat de location automobile.

Code civil

Article 1709 : « Le louage des choses est un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer ».

→ Organisation des services de prêt et de location de véhicules

Les activités de prêt ou de location de véhicules appartiennent par nature aux opérateurs privés en raison de leur nature concurrentielle.

L'activité de prêt et de location de véhicules est une prestation de service de nature commerciale réservée aux opérateurs économiques (entreprises) sur un marché concurrentiel défini. Il appartient dès lors, en principe, aux seuls opérateurs privés de mettre en place ce type de service.

Toutefois, les structures de forme associative peuvent prendre en charge ces types d'activité lorsque leurs services se différencient suffisamment des services de prêt et de location assumés par des opérateurs économiques. Les éléments susceptibles d'établir une telle distinction sont notamment l'utilité sociale du service (il répond à un besoin particulier non pris en compte), le type de public visé par le dispositif de prêt et de location de véhicules, le prix du service.

Lorsque ces caractéristiques sont respectées, le porteur de projet est libre de déterminer l'organisation de son service en tenant compte des moyens qui lui sont disponibles.

→ Exécution des services de prêt et location de véhicules

L'exécution du service dépend de la nature juridique du porteur du projet. En effet, si l'activité est prise en charge par une entreprise commerciale, celle-ci est libre de fixer les modalités d'exécution de son service. Cette liberté d'exercice s'effectue sous réserve des règles du droit de la concurrence. Un contrat de droit privé (contrat d'adhésion) déterminera les droits et obligations de chacune des parties. Ce contrat peut être inspiré des contrats de location effectués par les loueurs professionnels.

Si l'activité est portée par une association, et sous réserve que l'activité se différencie de l'activité prise en charge par une entreprise de location de véhicules, l'exécution du service est fixée par l'association. Elle peut soit gérer directement l'activité de location, soit sous-traiter auprès d'une structure tierce la gestion matérielle et technique du service.

Le service de location peut prévoir que lors de l'adhésion du particulier, celui-ci signe également le règlement intérieur qui détermine les conditions d'utilisation du service et fixe la responsabilité des parties.

Dans tous les cas, il est souhaitable qu'un contrat formalise la relation entre le service de prêt et location et l'utilisateur. Ce contrat précisera les responsabilités à la charge de l'utilisateur, les conditions d'utilisation du service, les pénalités en cas de non-respect des prescriptions prévues dans le contrat.

Quelles implications financières ?

→ Coûts

Lorsque le service est exploité par l'organisateur, les postes de dépenses sont principalement :

- l'investissement de départ (achat de véhicules voire mise à disposition),
- les charges en personnel (agent d'accueil, conducteurs),
- les charges de fonctionnement (frais liés à l'usage des véhicules).

→ Principe de financement

■ Association

Les associations peuvent solliciter des subventions auprès des collectivités locales (cf. infra) pour assurer le financement de leur activité. Une partie des ressources peuvent provenir des cotisations des membres et de l'abonnement au service.

■ Entreprise

Pour les entreprises, le financement de cette activité doit relever essentiellement du produit de l'exploitation du service de location de véhicule. En effet, pour des raisons de réglementation d'aides aux entreprises, les subventions ne peuvent couvrir l'intégralité du coût du service.

à savoir

Une collectivité publique qui souhaiterait soutenir financièrement un porteur de projet sous statut privé (association, société commerciale...) devra veiller à bien préciser l'objet de sa subvention. En effet, celle-ci pourrait être considérée comme une aide à une entreprise si elle ne porte pas essentiellement sur les missions d'intérêt général de l'activité de prêt et de location de véhicules.

■ Tarifs

Le service de location doit être fixé à un tarif permettant au public visé de pouvoir recourir à ce service. Ainsi, la détermination du prix est fonction des coûts d'exploitation déduits des subventions reçues. Les tarifs peuvent être fixés conjointement entre le porteur de projet et la collectivité territoriale cofinanceurs.

→ Aides

■ Aides financières

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent verser des subventions à l'organisateur du service de prêt et location de véhicule. La collectivité doit vérifier qu'elle a bien un titre de compétence pour pouvoir intervenir financièrement.

- **Aides matérielles**

Les collectivités publiques peuvent soutenir matériellement un service de prêt et location de véhicule en mettant à disposition soit les locaux nécessaires à l'exécution du service, soit quelques véhicules qui serviront à la location.

Quel soutien méthodologique ?

Le porteur de projet peut recourir à un prestataire extérieur afin de s'assurer d'un appui technique, plus particulièrement pour les outils de gestion lorsqu'il y a une flotte de véhicule automobile.

Plate-forme mobilité du Nivernais Morvan

Mission locale Nivernais Morvan

Expérience : Plate-forme mobilité

Porteur du projet : Mission locale Nivernais Morvan

Date de lancement : septembre 2006

Cibles : résidents du pays Nivernais Morvan pour le service d'information sur les transports, public en parcours d'insertion professionnelle pour les services de navettes formations et de mise à disposition de véhicules.



Situation :

Région Bourgogne

Département de la Nièvre

Pays Nivernais Morvan (9 communautés de communes – 13 communes isolées) 121 communes

37 618 habitants

14 hab/Km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le pays Nivernais Morvan représente environ 40 % de la Nièvre. Il se caractérise par sa forte ruralité, sa faible densité et son habitat diffus. Les services de transports en commun ne répondent pas à l'ensemble des besoins exprimés sur ce territoire. Dans ces conditions, les possibilités de mobilité des populations du pays sont très faibles.

Parallèlement, le principe de territorialiser la réflexion du conseil général de la Nièvre sur la mobilité des publics en difficulté a été retenu lors des Assises départementales de l'insertion de 2003. Les constats étaient les suivants : carences importantes des transports en commun, absence d'informations sur les aides à la mobilité offertes par certaines collectivités et établissements publics, difficultés pour se rendre aux formations professionnelles.

Le pays Nivernais Morvan a souhaité agir sur les problématiques de mobilité sur son territoire. Un avenant au contrat de pays en cours a été passé afin de soutenir financièrement le projet porté par la mission locale. Dès 2005, un état des lieux de l'offre de déplacements sur les neuf cantons du pays Nivernais Morvan a été réalisé. Cette action s'est poursuivie par un recensement des dispositifs d'informations en matière de transports et d'aide à la mobilité. La mission locale Nivernais Morvan a constaté que les jeunes souffraient d'isolement et d'un manque de mobilité lié au transport, notamment pour se rendre aux formations professionnelles dans les localités voisines. Elle a donc proposé, en concertation avec les partenaires, un projet de réponses pour améliorer et compléter l'offre de transports existante ainsi que la mise en place d'actions inter-cantonales ou adaptées à certains besoins particuliers. La décision politique a souhaité confier le développement d'actions destinées à l'insertion professionnelle à la plate-forme mobilité et les actions destinées au social et sanitaire aux communautés de communes et centres sociaux.

→ Objectifs et enjeux

L'objectif de la plate-forme est de lever les freins à la mobilité et de permettre à l'ensemble de la population du pays de bénéficier des mêmes possibilités de déplacements qu'en zone urbaine ou du moins de réduire l'écart existant. Plusieurs publics sont visés. Pour les demandeurs d'emploi, la plate-forme souhaite lever le frein que représente le manque de mobilité et ainsi permettre l'insertion dans l'emploi. Pour les jeunes en recherche de formation, la plate-forme souhaite garantir l'égalité des chances de tous les jeunes des neuf cantons du pays Nivernais Morvan à la formation professionnelle. Enfin, pour les habitants du pays Nivernais Morvan, il s'agit de palier l'inégalité d'accès aux services essentiels, en particulier pour les personnes les plus fragiles.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

La mission locale Nivernais Morvan porte le projet depuis 2005, date de lancement de l'étude de faisabilité à la plate-forme mobilité. Elle est soutenue par le conseil régional de Bourgogne, le conseil général de la Nièvre, le pays Nivernais Morvan et les communautés de communes le composant et cotisant à la mission locale.

La plate-forme travaille en étroite collaboration avec les bénéficiaires du service : les centres de formation, l'Unité territoriale d'action médico-sociale (UTAMS), le Pôle emploi et la Maison de l'emploi et de la formation (MDEF).

En tant qu'organismes prescripteurs, le Pôle emploi, la MDEF, l'UTAMS, le Centre de formation professionnelle et de promotion agricole (CFPPA), la Mutualité sociale agricole (MSA) et le CDER (auto-école associative et parc de cyclo-moteurs) orientent le public en voie d'insertion vers les services de la plate-forme.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Du lundi au vendredi, de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30, la plate-forme mobilité Nivernais Morvan propose trois services de mobilité :

- Le service « informations Transports »

A destination de l'ensemble des habitants du pays Nivernais Morvan, ce centre d'appel apporte une information individualisée et multimodale sur les transports existants au sein du département et des départements limitrophes, y compris les transports scolaires, sur les aides à la mobilité, sur le permis de conduire et le code de la route. Ce service permet d'apporter des conseils en mobilité ainsi que des solutions concrètes pour répondre aux besoins de transports non satisfaits sur le territoire du pays Nivernais Morvan. Il fonctionne grâce à la création d'une base de données transport-mobilité régulièrement mise à jour.

- Le service « Navettes Formation »

Destiné en priorité au public en formation suivi par la mission locale (jeunes de 16 à 25 ans), ce service assure un déplacement vers les établissements de formation du pays (CFPPA, AGAI, IPERMA...) dès lors qu'aucune autre solution de transport ne convient. Les stagiaires sont tout d'abord orientés sur des parcours de transport scolaire ou des lignes régulières gérés par le conseil général, qui accepte ou non selon les places disponibles. Le service de « navettes formation » fonctionne sur la base de

prescriptions des conseillers de la mission locale ou de partenaires et après étude de la situation personnelle de l'utilisateur. Les déplacements organisés sont concentrés sur le territoire du pays Nivernais Morvan. Les trajets sont prévus une semaine à l'avance.

■ Le service de « mise à disposition de véhicules »

Ouvert aux demandeurs d'emploi ou aux personnes rencontrant des difficultés financières du pays Nivernais Morvan justifiant d'un contrat de travail, d'une promesse d'embauche ou d'une convention de formation ou de stage, ce service est mis en place pour les trajets « domicile-travail ». Il fonctionne sur la base de prescriptions de l'UTAMS, de la mission locale, de la MDEF ou de la Mutualité sociale agricole. La durée des mises à disposition varie de deux jours à un mois, renouvelable deux fois. Parallèlement, les travailleurs sociaux suivent le dossier en lien avec la plate-forme pour orienter le bénéficiaire vers une solution pérenne adaptée à ses moyens. Les déplacements susceptibles d'être effectués par les bénéficiaires du service ne peuvent dépasser un rayon de 80 km autour du domicile. Les cinq véhicules sont répartis sur l'ensemble du territoire et sont disponibles auprès de garagistes locaux qui en assurent le gardiennage et l'entretien.

à noter :

Conditions d'utilisation du service de mise à disposition :

- présenter une demande formulée par le travailleur social,
- rencontrer la plate-forme mobilité afin de remplir le contrat,
- disposer de justificatifs (permis de conduire, justificatif de domicile, attestation d'assurance des 36 derniers mois, contrat de travail ou de stage, carte vitale),
- adhésion de 6 euros à la plate-forme,
- apporter un dépôt de garantie de 50 € encaissé, et le montant de la mise à disposition.

■ Une expertise en ingénierie de projet

La chargée de projet assure une veille technique qui lui permet de conseiller les professionnels de l'insertion, du transport et les collectivités territoriales pour créer, développer ou optimiser un service lié à la mobilité.

→ Echelle d'intervention

L'échelle d'intervention varie en fonction des services.

Le service d'information en matière de transport fournit une information sur les moyens de transports routiers et ferroviaires existants à l'échelle de la région Bourgogne voire au-delà dans certains cas.

Le service de transport par l'intermédiaire des navettes est organisé uniquement sur le territoire du pays Nivernais Morvan. Les véhicules sont mis à disposition du public en voie d'insertion pour des déplacements effectués sur le territoire du pays et dans un rayon de 80 km autour de ce dernier.

→ Moyens techniques et moyens humains

En ce qui concerne les moyens humains, la plate-forme mobilité de la mission locale Nivernais Morvan emploie quatre salariés : une chargée de projet, un agent de gestion et deux chauffeurs à temps partiel affectés aux navettes formation. En tant que service de la mission locale Nivernais Morvan, la plate-forme bénéficie de services administratifs et d'une direction mutualisés.

La chargée de projet et l'agent de gestion assurent les services suivants :

- renseignements sur l'offre de transport existante,
- renseignements concernant les aides au transport,
- propositions de solutions ciblées sur des publics,
- mise en place de solutions de covoiturage,
- information destinée au réseau des relais-accueil du territoire (Relais service public),
- lien avec la mission logement de la mission locale,
- veille juridique sur la mobilité,
- lien avec le conseil général et les organisateurs secondaires du transport scolaire,
- recherche de financements.

 à noter :

Un des enjeux majeurs de la plate-forme mobilité est la pérennisation des contrats de ses salariés. La chargée de projet a été recrutée dans le cadre d'un emploi tremplin financé par le conseil régional de Bourgogne et cofinancé par le conseil général de la Nièvre, l'agent de gestion sur un contrat de professionnalisation et les deux chauffeurs dans le cadre d'emplois aidés.

Concernant les moyens matériels, la plate-forme mobilité dispose d'un parc automobile de sept véhicules dont cinq sont affectés au service de mise à disposition de véhicules, et deux affectés au service des navettes « formation ».

La mission locale loue ses bureaux à la mairie de Château-Chinon au sein de la Maison de la solidarité, où sont regroupés certains services du conseil général de la Nièvre, une antenne Pôle emploi, la MDEF, la MSA, le centre social, ainsi que d'autres structures et associations.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 2002 : un groupe de travail composé de la commission locale d'insertion de Château-Chinon, de l'Etat (sous-préfet de Château-Chinon, direction départementale des affaires sanitaires et sociales, direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle), du conseil général (unités territoriales d'action médico-sociale), du service insertion du centre de formation professionnelle et de promotion agricole, de l'Association de gestion et d'aide à l'insertion (AGAI Formation), du CDER (auto-école associative et parc de cyclomoteurs) et de la Mission Locale a réfléchi à la mise en place de solutions « mobilité » pour les publics en recherche d'emploi.
- 2003 : les Assises départementales de l'insertion aboutissent à la volonté de territorialiser la réflexion du conseil général de la Nièvre sur la mobilité des publics en insertion.
- 2003 : un avenant au contrat de pays 2002-2007 a été décidé pour aider financièrement le projet.
- Automne 2005 (pour une durée de 9 mois) : la mission locale recrute une chargée de projet pour effectuer un état des lieux de l'offre des territoires (neuf cantons), un recensement des informations relatives au transport

de personnes et proposer un projet permettant d'améliorer l'offre de transports existante ainsi que la mise en place d'actions inter-cantoniales ou adaptées à des besoins particuliers.

- Septembre 2006 : lancement de la plate-forme mobilité.
- Fin 2007 : modification des statuts de la mission locale pour intégrer les publics utilisant les services de déplacement.

 **à noter :**

Le pays a apporté une aide méthodologique précieuse pour la mission locale, notamment sur la recherche de financements, en relayant les besoins de cette dernière dans le cadre des négociations du contrat de pays.

→ **Montage juridique**

La plate-forme mobilité est un service porté par la mission locale Nivernais Morvan, association loi 1901 reconnue d'utilité publique. Les partenaires du projet notamment les collectivités publiques comme le syndicat mixte du pays, les communautés de communes et certaines communes font partie de l'association. Son conseil d'administration se compose également de représentants de centres de formation et d'artisans taxi.

 **à noter :**

La reconnaissance d'utilité publique, accordée par décret en conseil d'Etat, permet à l'association de recevoir, outre des dons manuels, des donations et des legs.

L'association organise un service privé de transport. Seuls les membres de l'association peuvent bénéficier des services spécialisés tels que les navettes « formation » ou la mise à disposition de véhicules. Ces membres bénéficient de ces services sur prescription de l'un des établissements ou travailleurs sociaux partenaires et suite à l'examen de la situation personnelle et professionnelle de la personne. Le service d'information en matière de transports s'adresse, à l'inverse, à l'ensemble des habitants du pays Nivernais Morvan.

Tous les services développés par la plate-forme sont rendus par l'équipe de la plate-forme mobilité.

La plate-forme mobilité a passé plusieurs conventions avec différents partenaires financiers et locaux, spécialisés dans l'accompagnement à l'insertion professionnelle des jeunes âgés de 16 à 25 ans. L'objet des conventions passées avec ces partenaires locaux (Pôle emploi, MDEF, conseil régional) est le transport de leur public. Par ailleurs, la plate-forme mobilité s'est également rapprochée d'autres associations engagées dans la problématique des déplacements de personnes sur le territoire du pays (CDER, auto-école associative).

Pour l'entretien et le gardiennage des voitures mises à disposition et réparties sur l'ensemble du territoire, des conventions lient la plate-forme aux garagistes locaux. Elles ont pour objet la garde des véhicules et leur mise à disposition. Elles découlent du choix de la mission locale d'inclure des entreprises du territoire dans le développement d'actions solidaires et par conséquent, de faire fonctionner l'économie locale.

Le domaine des transports est spécifique et nécessite une connaissance juridique minimale. Lors de l'expérimentation, la plate-forme mobilité a travaillé avec l'appui de la direction des transports du conseil général et de la direction régionale de l'équipement de Bourgogne pour modifier les statuts de l'association et mettre en place un service privé de transport conforme aux exigences de la réglementation en la matière.

Enfin, les échanges de documents et d'informations avec d'autres acteurs portant des expériences en matière de mobilité ont permis de sécuriser certaines actions. Aujourd'hui d'autres projets nivernais ou limitrophes ont sollicité la plate-forme mobilité pour échanger.

→ Partenariats

Pour l'activité de plate-forme mobilité, la mission locale bénéficie de différents partenariats politiques, financiers et fonctionnels.

Soutiens politiques :

- conseil régional de Bourgogne,
- préfecture et sous-préfecture,
- conseil général de la Nièvre,
- pays Nivernais Morvan,
- communautés de communes du pays,
- communes du pays.

Partenariats financiers :

- Etat : contrat de revitalisation du bassin de Château-Chinon, DDASS, DDTEFP, CNASEA,
- conseil régional de Bourgogne,
- conseil général de la Nièvre,
- pays Nivernais Morvan,
- communautés de communes du pays (cotisations versées à la mission locale affectées à la plate-forme suivant une clé de répartition préalablement fixée),
- Europe (Fonds social européen).

Partenariats techniques :

- pays Nivernais Morvan,
- services transports du conseil général et transporteurs,
- centres sociaux et de formation du territoire,
- Unité territoriale d'action médico-sociale du conseil général (UTAMS).

Pour la récupération d'informations en matière de transport :

- conseil régional (TER),
- conseil général,
- autorités organisatrices secondaires de transports,
- entreprises privées liées au transport sur le pays,
- communes, si des actions sont créées,
- CDER (auto-école associative et parc de cyclomoteurs),
- institutions nationales dédiées au transport.

Pour les prescriptions de transport :

- mission locale,
- UTAMS,
- maison de l'emploi et de la formation,
- MSA,
- centres de formation professionnelle et apprentis du territoire,
- CDER.

Pour la mise à disposition de véhicules et la garde des voitures :

- Garagistes locaux.

→ Communication

Un plan de communication a été déployé pour informer la population : création en 2006 de plaquettes présentant les différents services envoyées dans toutes les boîtes aux lettres du territoire, création de posters sur le service de mise à disposition de véhicules, spots réguliers sur deux radios locales et interviews à l'occasion de mises en place de nouvelles actions, articles réguliers dans la presse locale. Par ailleurs, un mail hebdomadaire est envoyé aux travailleurs sociaux et aux agents de développement sur les actions en cours et la disponibilité des services, un mail mensuel est transmis à tous les partenaires récapitulant l'activité et les résultats des services, notifiant les actions en cours. La création d'un site internet est en cours de réflexion, tout comme l'information des entreprises locales.

Dimension financière

→ Coût du service

L'étude de départ accompagnée de l'expérimentation d'une action a représenté un coût de 25 000 €.

Chaque année, le coût supporté par la mission locale pour la plate-forme mobilité représente entre 100 000 et 150 000 € dont 55 % concernent les dépenses salariales, 30 % les frais liés aux actions développées ou à mettre en place et 15 % les frais de fonctionnement.

→ Financement actuel

Dans un premier temps, le projet a été subventionné en totalité.

Aujourd'hui, le financement de la plate-forme repose non seulement sur les subventions de partenaires mais également sur la participation prélevée lors des mises à disposition de véhicules et sur les cotisations des membres bénéficiaires du service de « navettes formation ».

La tarification des services de la plate-forme est validée par le conseil d'administration de l'association. Les montants ont été définis en concertation avec les conseillers de la mission locale et les assistantes sociales du conseil général.

En ce qui concerne les navettes, le bénéficiaire doit verser chaque mois une cotisation de 6 € ou 30 € lorsque ce dernier est rémunéré dans le cadre de sa formation professionnelle. Ce choix de tarification a été décidé afin de ne pas créer d'inégalité face à l'accès à la mobilité, car nombre de stagiaires de la formation sont orientés sur les transports scolaires avec des tarifs de l'ordre de 1,80 € ou 2 € le trajet.

En ce qui concerne la mise à disposition d'un véhicule : la cotisation annuelle de 6 € donne droit à l'ouverture d'un dossier

et permet d'accéder à la location sous réserve d'un dépôt de garantie de 50 €. La grille tarifaire propose quatre tarifs : 20 € la semaine, 80 € le premier mois, 120 € le deuxième mois et 160 € le troisième mois. Ce tarif progressif a été décidé dans l'optique d'encourager les usagers à trouver un véhicule personnel.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

Le service de transport par navettes arrive aujourd'hui à saturation. Pour autant, le choix a été fait de ne pas acquérir de nouveau véhicule, en attendant de développer l'action covoiturage, et de l'optimiser au sein des centres de formation (déjà existant en informel). En 2008, la plate-forme mobilité a recensé plus de 400 appels.

Evolution de l'activité de la plate-forme mobilité

SERVICES	2005	2006	2007	2008
Navettes	38	68	88	99
Mise à disposition de véhicules	-	-	4	16
Appels	9	85	304	397
dont orientations sur transport scolaire	1	9	29	39

Source : Plate-forme Mobilité, Mission Locale Nivernais Morvan

à noter :

Le centre d'appel s'avère être un observatoire essentiel de l'offre et de la demande et permet de révéler les domaines privilégiés d'intervention dans lesquels les publics sont encore pénalisés.

→ Perspectives

La plate-forme mobilité prévoit de développer le covoiturage et les plans de déplacement ainsi que de réaliser un site internet afin d'améliorer notamment la communication et la coordination des services avec les différents partenaires.

D'autres actions autour de l'apprentissage à la mobilité avec les partenaires sont en cours de réflexion.

Des projets d'actions se créent en fonction des observations du territoire en concertation avec les partenaires politiques et sociaux. La plate-forme mobilité participe à différentes rencontres avec d'autres projets mobilité de Bourgogne afin d'échanger sur les pratiques et les projets de chacun.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : Les navettes formations permettent chaque année à environ 80 personnes de suivre une formation sur le territoire, comme le passage du code et du permis de conduire avec le CDER, la formation professionnelle et les stages en

entreprises... Autre point fort, le partenariat important avec les acteurs de l'insertion et le service transport du conseil général, ainsi que l'existence d'un soutien politique nécessaire pour pérenniser les actions de la plate-forme mobilité.

Limites : les emplois aidés, renouvelés ou pas tous les six mois (hors décision mission locale), sur le poste d'agent de gestion/chauffeur, perturbent le service, puisqu'une nouvelle personne est embauchée, nécessitant du temps de formation et d'adaptation. Le développement des actions s'en retrouve pénalisé, puisque la chargée de projet assure la gestion administrative de la plate-forme. Ce point a été résolu par l'embauche d'une personne en contrat de professionnalisation de dix-huit mois sur le poste d'agent de gestion.

Contact :

Laurence Rouvier
Chargée de projet mobilité
Mission locale Nivernais Morvan
mobilite.pnm@mlbourgogne.fr

Services d'aide à la mobilité

association AFEJI

Expérience : services d'aide à la mobilité (transport accompagné et location de cyclomoteurs)

Porteur du projet : association AFEJI

Date de lancement : 1994 (location de cyclomoteurs)

2003 (transport accompagné)

Cibles : personnes en parcours d'insertion professionnelle et/ou sociale



Situation :

Région Nord - Pas-de-Calais

Département du Nord

Sites Flandres (environs de Dunkerque) et Métropole (environs de Lille)

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Initialement, un service de mise à disposition de mobylettes et de vélos a été déployé en 1991 pour les besoins internes d'un centre d'hébergement et de réinsertion sociale excentré, géré par l'Afeji.

L'activité s'est développée et s'est ouverte à d'autres publics suite au constat partagé par les acteurs de l'insertion sociale et professionnelle d'un manque de mobilité chez les personnes en parcours d'insertion. Le développement d'un service de transport au sein de l'Afeji est venu compléter l'offre en chantiers d'insertion de l'association.

→ Objectifs et enjeux

Les services d'aide à la mobilité proposés par l'Afeji poursuivent un double objectif. D'une part, les « actions mobilité » sont conçues comme des supports d'insertion et permettent l'accompagnement social et professionnel des personnes en contrats aidés. D'autre part, les services mis en place permettent de favoriser l'insertion, la formation et l'emploi de publics désocialisés, notamment en raison d'un manque de moyens de transport.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Les services sont proposés et pilotés par l'association Afeji, dont l'objectif est de lutter contre toute forme d'exclusion notamment par l'insertion sociale et professionnelle et la mise au travail des publics en difficulté.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

L'Afeji propose deux types de services dans le cadre de l'aide à la mobilité :

- un service de transport accompagné, réservé aux personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle, sur prescription (CCAS, assistantes sociales, missions locales), pour des trajets insuffisamment couverts par les transports en commun. La prise en charge se fait dans la commune de résidence pour une destination précise, à la demande des usagers. Le service fonctionne du lundi au vendredi de 6h30 à 18h30. La réservation s'effectue au minimum 48 heures à l'avance. Le service fonctionne avec des véhicules légers et des véhicules de neuf places.

Grille tarifaire

Le tarif est forfaitaire et réparti en fonction de trois paliers :

- pour les trajets courts (aller inférieur à 10 km) : aller = 1 € ; aller-retour = 1,5 €,
- pour les trajets moyens (aller entre 11 et 20 km) : aller = 1,5 € ; aller-retour = 2,5 €,
- pour les trajets longs (aller entre 21 et 30 km) : aller = 2 € ; aller-retour = 3 €.

Au-delà de 30 km, une majoration de 0,50 € est appliquée par tranche de 10 km.

- un service de location de voitures (six véhicules) dont le tarif s'élève à 38 € par semaine. L'Afeji envisage que ce service prenne de l'ampleur en 2010.
- un service de location de cyclomoteurs qui s'adresse aux demandeurs d'emploi sur prescription ou aux personnes allocataires du RMI/RSA et leurs ayants droit, résidant dans l'une des 79 communes concernées par le projet Afeji / conseil général du Nord et pour une période maximale de six mois. Il est réservé aux personnes en parcours d'insertion professionnelle (emploi ou formation) ne disposant pas de moyens de locomotion et dont le trajet n'est pas ou mal couvert par les transports en commun. Le service fonctionne sur réservation, du lundi au vendredi. Certaines mobylettes sont proposées à la location-vente. L'utilisateur peut devenir propriétaire du cyclomoteur à l'issue du contrat de location de douze mois. Un parc de 115 cyclomoteurs est réparti sur les deux sites (Métropole et Flandres).

Grille tarifaire

SERVICES	Location cyclomoteur	Location scooter
Tarif à la semaine	11 €	16,50 €
Tarif au mois	44 €	66 €
Caution	77 €	152 €

Source : Afeji

→ Echelle d'intervention

Les services de mobilité proposés par l'Afeji sont localisés sur deux sites : le site Métropole (dans les environs de Lille) et le site Flandres (autour de Dunkerque). Pour chaque service, des partenariats spécifiques sont noués avec des acteurs locaux de l'insertion, qui deviennent prescripteurs. Le service n'est pas limité dans l'espace. Il est fonction des besoins en déplacement des bénéficiaires.

→ Moyens techniques et moyens humains

Les services d'aide à la mobilité sont répartis sur deux sites distincts.

En termes de moyens humains, le service d'aide à la mobilité (transport accompagné et location de cyclomoteurs) fonctionne avec sept chauffeurs et deux coordinatrices. Ces postes s'inscrivent dans les chantiers d'insertion proposés par l'Afeji.

Par ailleurs, les services d'aide à la mobilité s'appuient sur les services administratifs, comptables et de direction de l'association.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 1991 : mise à disposition de mobylettes et de vélos pour les besoins internes du centre d'hébergement et de réinsertion sociale.
- 1994 : ouverture du service à des publics externes. Lancement de l'action « mobilité ».
- 1996 : extension du service par l'acquisition de voitures.
- 2003 : création d'un service de transport accompagné.
- 2006 : pérennisation du service par l'ouverture du transport aux établissements gérés par l'association (enfants et adolescents handicapés).

→ Montage juridique

Les services de mobilité proposés par l'Afeji relèvent du transport privé. Ils sont proposés à l'usage exclusif des adhérents de l'association, ayant été orientés par des prescripteurs.

Des conventions partenariales sont passées avec les différents organismes prescripteurs sur les différents sites : mission locale, Pôle emploi, PLIE Lys Nord Métropole, conseil général du Nord (directions du travail de Flandres intérieures, Lille, Roubaix Tourcoing Wattrelos), communauté de communes du pays de Pévèle, mission locale de Pévèle Mélantois Carembault, mission locale d'Armentières, mission locale d'agglomération Dunkerque, maison de l'emploi Dunkerque, communauté de communes de Flandres, ville de Seclin, PLIE Sud Est Métropole.

→ Partenariats

Les partenaires fonctionnels sont nombreux, dans le cadre des conventions partenariales de prescriptions et varient en fonction des sites (voire précédemment).

Les chantiers d'insertion proposés par l'association sont soutenus financièrement par le Fond social européen, la direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, le conseil général du Nord et le PLIE « Entreprendre ensemble » (territoire de la communauté urbaine de Dunkerque).

L'association a par ailleurs noué des partenariats financiers avec certains prescripteurs (PLIE, collectivités territoriales, CCAS), qui prennent la forme de subventions d'exploitations et participations.

→ Communication

L'association consacre par an moins de 200 € pour la communication sur les services d'aide à la mobilité.

Dimension financière

→ Coût du service

Le budget prévisionnel de 2009 est d'un peu plus de 697 000 €.

Les charges salariales (73 %) constituent le poste de dépenses le plus important mais également le plus subventionné.

Les aides de l'Etat pour les contrats aidés s'élèvent à plus de 300 000 €.

Le coût global se répartit de manière équitable entre les deux sites de Flandres et Métropoles.

→ Financement actuel

Le conseil général participe à hauteur de 50 % du budget du service d'aide à la mobilité et les PLIE à hauteur de 15 %.

Les subventions d'exploitation et de participation constituent 38 % du budget prévisionnel de 2009 du service d'aide à la mobilité. 21 % du budget sont couverts par les prestations de services.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

■ Transport accompagné

En 2008, 134 personnes ont été prises en charge et ont effectué 1 077 transports. 77 % des usagers sont bénéficiaires du RMI/RSA.

Répartition des déplacements en fonction des motifs d'utilisation

MOTIFS D'UTILISATION	Part dans les déplacements
Emploi	3 %
Démarche administrative	8 %
Formation	16 %
Formation	23 %
Formation	32 %
Formation	18 %

Source : Afeji

■ Location de cyclomoteurs

En 2008, 259 personnes ont bénéficié du service de location de cyclomoteurs. 90 % d'entre eux ont eu recours à ce service pour accéder à un emploi.

→ Perspectives

L'association souhaite diminuer la part des subventions et augmenter les produits de prestations directes. Dans ce but, elle propose de plus en plus de circuits de transports privés pour le compte d'établissements socio-éducatifs.

En ce qui concerne les locations, l'association débute un nouveau partenariat avec le secteur privé, notamment le fonds d'action sociale du travail temporaire, une association financée par les entreprises de travail temporaire. Ce partenariat vise à mener plus sereinement l'action de l'association en faveur des publics en difficulté.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : L'association répond à une réelle demande en termes de mobilité (le site Flandres a notamment développé le transport accompagné dans un secteur rural où l'offre de transport collectif est insuffisante) et elle constate que la mobilité est un véritable vecteur d'insertion dans le cadre des chantiers d'insertion.

La spécificité du service rendu par l'Afeji réside dans le fait que les personnes en difficulté devenues salariées de l'association sont celles qui créent les solutions de mobilité à moindres coûts, au profit des demandeurs d'emploi, en devenant chauffeurs, mécaniciens de cycles...

Limites : Le fait d'œuvrer dans le champ du social et de nouer des partenariats avec des structures et des organismes eux-mêmes subventionnés complique la gestion du service d'aide à la mobilité. L'association, qui multiplie les conventions pour permettre le fonctionnement de son service, doit être en mesure de s'adapter aux sollicitations de ses différents partenaires, dont les objectifs sont souvent variés.

Contact :

Emilie LENGAGNE
Chargée de mission Mobilité
Afeji
afejilille@free.fr



Le Transport à la demande

Définition

Le transport à la demande (TAD) est un transport public routier de personnes dont certaines caractéristiques essentielles comme ses points de départ, ses itinéraires, ses horaires ou encore ses fréquences sont déterminés en fonction de la demande expresse des utilisateurs. Les services de TAD sont ainsi définis comme ceux « offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles de tarification sont établies à l'avance et exécutés avec des véhicules dont la capacité est supérieure ou égale à 4 places, y compris le conducteur⁷⁶ ». Il s'agit de services flexibles de transport public à mi-chemin entre les transports en commun réguliers et les taxis.

Le transport à la demande se caractérise par sa nature à la fois collective et individualisée. Associé à un territoire et à une autorité organisatrice de transport (AOT), il vise à regrouper les passagers ou une catégorie particulière d'usagers⁷⁷, tout en n'étant activé qu'à la demande de ces derniers.

Quels besoins ?

Ce type de transport peut, d'une part, apporter des réponses à des besoins jusque-là non pris en charge en fournissant une offre de transport dans les zones rurales isolées pour desservir des équipements ou des zones particulières. Il peut également permettre de satisfaire les besoins spécifiques de déplacement de personnes isolées ou à mobilité réduite.

Il offre, d'autre part, une alternative de desserte pour des secteurs où la demande est insuffisante pour justifier le maintien d'un transport régulier en termes d'utilisation et de coût. Le TAD apparaît dès lors comme une solution de transport de personnes pour desservir des zones géographiques peu denses et/ou en heures creuses là où des services réguliers de transport sont absents ou moins performants.

Quelles formes de transport à la demande ?

En termes de desserte, le TAD peut être décliné sous quatre formes :

- **la desserte en ligne virtuelle.** Il s'agit de lignes classiques dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi qu'à la condition qu'une demande de réservation ait été effectuée.

Ce type de desserte permet de concentrer géographiquement le service et donc de maîtriser à la fois le temps de parcours, le kilométrage, et par conséquent les coûts. En revanche, il nécessite des aménagements de points d'arrêt et implique un déplacement plus ou moins long de l'utilisateur pour s'y rendre. Il peut s'agir d'un réel obstacle à l'utilisation du service. Le porteur de projet doit donc s'interroger sur la population ciblée et la sécurisation de l'accès au service. La desserte en ligne virtuelle peut être adaptée à une demande faible et à un public capable de se déplacer jusqu'au point de prise en charge (accompagnement ou mobilité suffisante).

76. Article 26 du décret 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

77. Article 27 du décret 85-891 du 16 août 1985 précité.

- **la desserte d'arrêt à arrêt.** Les arrêts sont fixes mais les itinéraires et les horaires sont déterminés en fonction de la demande.
C'est une solution qui peut s'appliquer aux déplacements de personnes à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains. Ce mode de desserte présente l'avantage de s'adapter au plus fin de la demande en limitant les dessertes inutiles. Il présente de ce fait un coût raisonnable, mais implique en revanche une gestion spécifique des demandes de transport (personnel dédié, logiciel de gestion et de planification des déplacements par exemple).
- **La desserte de porte à arrêt.** Elle permet une prise en charge à domicile pour des destinations fixes dont les horaires sont libres ou préalablement définis.
Le fait de ne pas définir d'horaires peut s'avérer intéressant lorsque la demande n'est pas concentrée dans le temps. En revanche, les coûts de fonctionnement occasionnés par l'exécution d'un tel service pourront s'avérer plus importants.
- **La desserte de porte à porte.** Elle permet une prise en charge de l'usager de son domicile à sa destination et inversement.
Ce type de desserte offre un service pour l'usager proche de l'utilisation d'une voiture particulière ou d'un taxi. Il permet notamment de toucher des publics très peu mobiles. Il implique que le porteur de projet s'assure de ne pas entrer en concurrence directe avec les taxis. Par ailleurs, la desserte « porte-à-porte » est plus coûteuse pour la collectivité organisatrice du fait de l'augmentation du kilométrage et du temps de trajet.

A l'échelle du territoire, plusieurs types de dessertes peuvent être retenus et se combiner en fonction des caractéristiques des différents secteurs à desservir : densité, dispersion de l'habitat, type de demande, type de public...

En termes de modalités de fonctionnement, le service de transport à la demande peut être activé soit :

- par une **réservation préalable** par téléphone, le délai de réservation pouvant être compris entre plusieurs jours et quelques heures ou minutes avant le déplacement (abonnement préalable requis). Cette réservation s'effectue auprès d'un(e) standardiste et/ou serveur local.
- soit par une **borne d'appel au point d'arrêt.**

à savoir

Plus le déplacement est prévisible, plus le coût du service est maîtrisable. Les dessertes par lignes virtuelles ou la réduction des délais de réservation sont des facteurs d'augmentation du coût du service de TAD. Pour autant, ils peuvent permettre de favoriser des déplacements plus spontanés et de diversifier les publics.

Le choix de desserte peut influencer le type d'usager. De ce fait, la répartition des points d'accès est un élément important à prendre en compte. L'éloignement peut être un réel obstacle pour l'efficacité d'un TAD.

Quelles échelles ?

L'échelle du service dépend du périmètre de compétence de l'autorité organisatrice de transport ou de l'autorité organisatrice de second rang (AO2), des caractéristiques du territoire (dense ou pas), de la localisation des personnes en demande de transport, de la présence ou absence de lignes régulières, des motifs de déplacements organisés, des moyens financiers de l'AOT ou de l'AO2.

Quel partenariat ?

→ Entre autorités organisatrices de transports,

Depuis la loi solidarité et renouvellement urbains⁷⁸, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord. Ce syndicat mixte a notamment la faculté d'organiser les services publics réguliers et à la demande. Il peut faciliter ainsi la prise en charge de déplacements périurbains s'effectuant souvent sur le territoire de compétence de plusieurs autorités organisatrices de transports. Il permet enfin d'assurer la complémentarité des services réguliers de transport et des services de transport à la demande. Des conventions passées entre autorités organisatrices de transports peuvent également aménager leur compétence en matière de transport dans le sens d'une meilleure coordination des services.

→ Avec les acteurs locaux,

Il est important de créer des liens avec les professionnels du transport et notamment les artisans taxi pour être complémentaire. Ces partenariats peuvent se faire de manière informelle (discussion) ou de manière formelle (conventions leur confiant l'exécution de services de transport à la demande). En pratique, les transporteurs peuvent s'avérer de réels partenaires dans la mise en place de ce type de services.

Par ailleurs, élargir son cercle de partenaires aux établissements médicaux, sociaux ainsi qu'aux associations œuvrant dans ces champs d'activité peut contribuer à la mise en place d'un service de TAD en adéquation avec les besoins et les motifs de déplacement.

Quel montage juridique ?

→ Organisation du TAD

En dehors des périmètres de transports urbains, l'organisation de services de transport de personnes à la demande relève du conseil général, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. A l'intérieur des périmètres de transports urbains, les services à la demande relèvent de communes, d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou de syndicats mixtes ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes dans ces périmètres.

Une entreprise ou une association inscrite au registre des transporteurs peut d'elle-même proposer à l'autorité organisatrice la création d'un service de transport à la demande, mais cela ne lui confère pas le droit de l'exploiter. Elle devra se soumettre à une mise en concurrence obligatoire, y compris pour les services qu'elle propose, selon une procédure retenue par l'autorité organisatrice.

78. Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

 **à savoir**

Si la collectivité qui souhaite organiser un service de transport à la demande sur son territoire ne dispose pas d'une telle compétence :

- soit elle devra au préalable obtenir une délégation de la part de l'AOT compétente. En ce sens, les communes ou les groupements de communes situés en dehors des périmètres de transports urbains pourront assurer l'organisation ou la mise en œuvre d'un tel service sur leur territoire par une délégation de compétence du conseil général. Les communes ou groupements de communes situés dans un PTU pourront obtenir délégation de l'AOTU.
- soit, en fonction de son caractère urbain, elle pourra devenir autorité organisatrice de transports urbains en demandant au préfet l'instauration d'un Périmètre de transport urbain sur son territoire.

→ **Exécution du TAD**

Un service de TAD peut être géré directement par l'autorité organisatrice de transport ou délégué à un exploitant. Le choix du mode de gestion d'un service public est principalement une question d'opportunité pour la personne publique compétente (AOT, AO2).

La **gestion directe** (régie) permet à l'autorité organisatrice de recruter directement le personnel et de bénéficier du régime de propriété publique des biens utilisés par le service (domanialité publique ou privée). L'exécution du service de transport à la demande peut être assurée :

- sous forme d'un **établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)**⁷⁹ doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière (budget autonome détaché du budget général de l'autorité organisatrice). Il est géré par un conseil d'administration et un directeur. Il permet de confier une plus grande autonomie au service, d'individualiser les marchés publics de l'établissement et de recourir à un personnel de droit privé.
- sous la forme d'une **régie dotée de la seule autonomie financière**⁸⁰, sans personnalité morale. Elle est représentée légalement par le chef de l'exécutif au sein de la collectivité publique et se caractérise par l'existence d'un conseil d'exploitation, d'un directeur et d'un budget annexe à celui de la collectivité publique qui en a décidé la création.

 **à savoir**

Bien que la loi n'impose plus la création d'une régie sous forme d'établissement industriel et commercial (EPIC) pour les collectivités de plus de 20 000 habitants, les différentes circulaires de l'administration recommandent de retenir cette forme juridique chaque fois que l'importance de l'activité de transport rend nécessaire son organisation individualisée.

L'AOT ou l'AO2 peut faire le choix de **déléguer à un tiers la gestion du service de TAD**. Cette délégation doit faire l'objet d'une convention à durée déterminée. Qu'il s'agisse d'un marché public ou d'une délégation de service public, la passation du contrat est soumise à des règles précises de publicité préalable et de mise en concurrence.

79. Son régime juridique est précisé aux articles 13 et suivants du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

80. Son régime est précisé aux articles 18 et suivants du décret n°85-891 du 16 août 1985 précité.

L'autorité organisatrice de transport peut :

- passer un **marché public** avec appel d'offres ouvert ou restreint auprès d'un prestataire, après publicité et mise en concurrence définies par le code des marchés publics. Des critères de performance en matière de protection de l'environnement ou en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté pourront être intégrés pour le choix du prestataire⁸¹. La passation d'un marché public exige une définition précise des besoins et du service au sein du cahier des charges. Ce dernier doit notamment préciser :
 - la consistance générale du service à savoir la définition qualitative et quantitative de l'offre de transport,
 - les conditions de fonctionnement du service à savoir les horaires et les fréquences des déplacements,
 - les conditions de financement (tarification, rémunération de l'exploitant, financement des investissements),
 - la durée du contrat,
 - les obligations des deux parties à l'égard de l'utilisateur.

Le titulaire du marché public fournit une prestation définie par les prescriptions de ce cahier des charges.

à savoir

Certaines AOT et A02 ont recours au marché à bons de commandes, compte tenu du fait que les études préalables à la création d'un service de TAD ne permettent pas toujours d'identifier avec précision l'étendue de l'offre de transport à mettre en place et que ce type de services doit souvent s'adapter dans le temps à l'évolution de la demande de transport. Un marché à bon de commande se définit comme un « marché conclu avec un ou plusieurs opérateurs économiques et exécuté au fur et à mesure de l'émission de bons de commande⁸² ». D'autres recourent aux marchés publics à tranches conditionnelles comportant une tranche ferme et plusieurs tranches conditionnelles⁸³.

- confier ce service de TAD à un tiers via un **contrat de délégation de service public**. Le délégataire doit assurer le service à ses frais et risques dans le respect des prescriptions définies au sein du cahier des charges. Sa rémunération est substantiellement assurée par les résultats de son exploitation. Le substantiel est quelquefois fixé à 30 %⁸⁴ mais il arrive que le juge admette une part inférieure (20 %) lorsque le délégataire supporte des risques d'exploitation importants⁸⁵. Le délégataire assume en conséquence une part du risque d'exploitation du service. Une procédure allégée peut être retenue pour les délégations de service public dont le montant ne dépasse pas 106 000 € et pour celles d'une durée inférieure à trois ans et portant sur un montant ne dépassant pas 68 000 € par an⁸⁶.

Comme pour le transport public régulier, la régie⁸⁷ ou l'exploitant (entreprise, taxi, association) du TAD doit être inscrit au registre des transporteurs tenu par le préfet de région. Cette inscription est subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle⁸⁸. Ces deux dernières conditions ne seront pas exigées lorsqu'en cas de carence de l'offre de transports et notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il sera fait appel à des particuliers ou des associations pour exécuter ce transport⁸⁹.

81. Article 53-I du code des marchés publics (CMP)

82. Article 77 du CMP

83. Article 72 du CMP

84. Conseil d'Etat, 15 avril 1996, Préfet des Bouches-du-Rhône et 30 juin 1999, SMITOM

85. Cour administrative d'appel de Marseille, 13 avril 2004, Ville de Marseille.

86. Article L.1411-12 du code général des collectivités territoriales.

87. Toutefois, lorsque ces transports sont effectués à des fins non commerciales, les régies de collectivités publiques locales disposant de deux véhicules au maximum sont dispensées de l'inscription au registre des transports.

88. Article 5 du décret n°85-891 du 16 août 1985.

89. Alinéa 9 de l'article 29 de la LOTI.

 **à savoir**

Hormis quelques cas de type associatif, l'exploitation des transports à la demande est souvent assurée par des exploitants privés. Il peut ainsi s'agir soit de l'exploitant du réseau interurbain ou urbain, soit de transporteurs ou de taxis travaillant en sous-traitance pour cet exploitant ou liés directement à l'AOT ou l'AO2 par une convention.

Quelles implications financières ?

Le coût du TAD varie selon le type de service (délai de réservation, niveau de desserte...), l'échelle du service, la demande et les modalités de financement retenues.

Il existe une grande variété de services de transport à la demande. Certains, structurés, tendent à se rapprocher de services réguliers de transport. D'autres plus informels et ponctuels répondent à des motifs précis de déplacements et s'adressent spécifiquement à un ou plusieurs publics spécifiques (personnes handicapées, personnes âgées...).

En termes d'investissement, l'autorité organisatrice est amenée à prendre en compte les postes budgétaires nécessaires aux investissements suivants :

- la réalisation d'une étude de faisabilité (interne ou externe),
- l'acquisition ou la location de véhicules,
- l'aménagement et l'équipement des arrêts,
- l'acquisition d'un matériel billettique ou d'un système de réservation,
- l'acquisition d'un système d'optimisation des courses.

Les coûts de fonctionnement sont eux, liés à l'exploitation du service proprement dit. Ils sont donc fonction :

- des frais fixes comprenant les moyens humains mobilisés (conducteurs, personnel d'information/vente, opérateurs de réservation) ainsi que des charges liées à la centrale de réservation (loyer, factures d'électricité, assurance, redevance téléphonique, frais spécifiques dans le cadre d'un numéro vert, frais liés à la maintenance du logiciel d'optimisation des réservations ou à sa location),
- des coûts de roulement correspondant aux consommations intermédiaires que sont le carburant, le lubrifiant et les coûts annuels de maintenance des véhicules,
- des frais liés à la vente de titres : billettique et guichets,
- des frais liés à la communication : catalogues, prospectus.

Ces coûts peuvent selon les cas, être compensés grâce aux différentes recettes auxquelles peut donner lieu un tel service public de transport : le prix du voyage (unique, spécifique selon la catégorie d'utilisateur), le prix d'accès aux services (abonnement, réservations), les participations de collectivités territoriales et le versement transport lorsque la collectivité est autorité organisatrice de transports urbains⁹⁰.

→ Taux de couverture

Le taux de couverture (recettes/dépenses) est très variable d'un service à un autre. Il dépend de la tarification retenue, du taux

90. Voir la fiche « Le périmètre de transports urbains (PTU) »

de remplissage des véhicules, du coût du transport et d'autres frais connexes liés à la gestion des demandes de transport ou encore à l'organisation du service. On constate cependant « que le taux de couverture est relativement faible puisqu'il est en moyenne de 25 % en milieu rural et de 10 % en milieu périurbain⁹¹ ».

→ Aides

En milieu rural, les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) peuvent apporter leur aide ou accorder des subventions à ce service de transport à la demande au titre de leur compétence en matière de transports interurbains. En matière d'aide au fonctionnement, ces dernières collectivités sont néanmoins tenues de respecter les conditions restrictives posées à l'article L.2224-2 du code général des collectivités territoriales. Parallèlement, le conseil général peut aider financièrement la création d'un tel service soit directement en tant qu'autorité organisatrice soit indirectement avec les autres autorités organisatrices de second rang. Les Départements peuvent enfin participer à la couverture des déficits des services de TAD.

Certaines Régions peuvent aider à la création d'un service de transport à la demande en participant au financement d'études préliminaires, en apportant des subventions au titre de l'aménagement du territoire ou dans le cadre de politiques spécifiques liées à leurs domaines de compétence (formation par exemple). Certaines financent la création ou des travaux nécessaires à la création d'un service de transport à la demande par l'intermédiaire de conventions d'aménagement passées avec les structures de pays. Elles peuvent également participer à la couverture du déficit d'exploitation.

Enfin, dans la mesure où certains systèmes de TAD permettent d'assurer un transport de personnes à moindre coût énergétique, environnemental et financier, l'Ademe accorde des aides à la réalisation d'études, des aides à l'investissement (mise en place d'opérations exemplaires) et des aides à l'animation, à la sensibilisation et à la communication.

Quel soutien méthodologique ?

Une autorité organisatrice de transport peut consulter le Gart (Groupement des autorités responsables de transports publics) et, selon les contextes locaux, les DDE/DDEA, les bureaux d'études privés dans le cadre de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage ou des collectivités publiques ayant déjà mis en place un service de TAD.

Et dans la pratique ?

En pratique, on constate que la réussite d'un service de transport à la demande dépend de plusieurs facteurs. Le premier de ces facteurs est le soutien politique. Il importe en effet de s'assurer de l'implication des acteurs politiques du territoire sur lequel s'inscrit le service.

Il est également indispensable de proposer un service en adéquation avec la demande de transport sur les zones ciblées. Des études approfondies et préalables à la mise en place du service sont en conséquence nécessaires (état des lieux de l'existant, identification des besoins et définition des réponses à apporter à ces besoins).

Ce service doit également être articulé avec le réseau de transport régulier de manière à fournir une offre de déplacement complète et coordonnée. Par ailleurs, il est important pour la réussite du service et sa viabilité financière, de mener une campagne de marketing efficace qui pourra notamment être assurée par l'exploitant lorsque l'exécution de ce service aura été déléguée.

91. Le Transport à la demande, Etat de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action, Certu, Avril 2006.

En ce qui concerne l'exécution du service, une certaine souplesse dans la réservation doit être recherchée. En effet, des délais de réservation trop longs pourront dans certains cas orienter l'utilisateur vers d'autres moyens de transport.

Enfin, la pérennité du service de transport à la demande dépend du suivi et l'identification des dysfonctionnements. Ce suivi peut notamment être réalisé grâce à des enquêtes menées auprès de l'autorité organisatrice, de l'exploitant, des artisans, des clients ou encore des habitants. Une enquête quantitative peut ainsi être menée afin d'étudier la fréquentation, le taux de remplissage, l'origine et la destination des clients. Une enquête qualitative à base d'interviews peut également apprécier la pertinence du système organisé sur la base des observations et des suggestions des clients.

Le service de transport Evalys

communauté de communes du Val de Garonne

Expérience : service public de transport (urbain et transport à la demande) : Evalys

Porteur du projet : communauté de communes Val de Garonne

Date de lancement : mars 2007

Cibles : tout public



Situation :

Région Aquitaine
Département du Lot-et-Garonne
48 500 habitants
31 communes
50 hab/km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Situé à proximité de l'agglomération bordelaise, le territoire de la communauté de communes du Val de Garonne souffre d'une desserte en transports réguliers insuffisante pour répondre aux besoins :

- secteurs mal desservis par les transports scolaires ou non connectés avec les services de la SNCF,
- insuffisance des lignes régulières desservant le territoire : trois lignes départementales et une ligne régionale,
- tarification dissuasive tant pour les lignes régulières que pour les dessertes de proximité par la SNCF,
- isolement des communes rurales de la communauté de communes non desservies par un moyen de transport.

→ Objectifs et enjeux

Ce réseau de transport a pour objectif de :

- favoriser la mobilité des personnes sur le territoire dans un souci de cohésion sociale en direction des personnes en difficulté, des personnes âgées et des jeunes (desserte de marché, rendez-vous administratifs ou médicaux, loisirs notamment),
- faciliter les déplacements domicile-travail qui atteignent 17 600 mouvements par jour, dont 15 000 effectués sur le territoire de la communauté de communes.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Dès sa création en novembre 1996, la communauté de communes s'est dotée de la compétence transports. Le projet a été porté par la communauté de communes qui reste compétente pour l'organisation de son réseau de transport, ayant choisi de passer un marché public pour son exécution.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le réseau Evalys propose deux types de services :

- un réseau urbain sur les communes de Marmande et Tonneins. Dans chacune des deux villes, les principaux lieux d'activités sont desservis par une flotte de neuf bus. 136 arrêts prédéfinis et signalés par un poteau d'arrêt Evalys sont répartis sur les deux villes : 80 sur Marmande et 56 sur Tonneins. Le service fonctionne du lundi au samedi de 7h30 à 19h30. Il s'agit d'un service tout public ;
- un service de transport à la demande sur les communes rurales de la communauté de communes fonctionne selon le principe des lignes virtuelles. 321 arrêts sont répartis sur six zones définies en fonction de l'attraction des deux pôles urbains. Le service est ouvert tous les jours. Les réservations sont effectuées auprès d'une centrale de réservation, douze heures avant. Le service est tout public, bien que les personnes âgées, les jeunes ou les personnes fragilisées soient ciblés.

Une centrale de mobilité, qui assure la réservation pour le TAD, favorise également le covoiturage et informe sur les différents modes de transport.

à noter :

La communauté de communes a choisi une grille de tarification simple, après avoir testé une gamme tarifaire qui s'est révélée être un frein à la fréquentation du réseau, du fait de sa complexité :

- ticket à l'unité valable 1 heure : 0,50 €
- ticket liberté (pour la journée) : 1 €
- carnet de 10 tickets liberté : 9 €
- abonnement mensuel : 15 €
- abonnement annuel : 120 €
- ticket unité transport à la demande : 1 € le trajet avec correspondance gratuite
- carnet de 10 tickets TAD : 9 €

→ Moyens techniques et moyens humains

En amont du projet, la communauté de communes a fait appel à un bureau d'études pour réaliser une étude de faisabilité de services de transport à la demande et d'un transport urbain sur son territoire, et simuler le rendement du versement transport.

Le montage juridique et le cahier des charges ont été définis en interne. La communauté de communes a bénéficié de l'expertise du Gart (conseil et expériences).

Le fonctionnement du service est assuré par le titulaire du marché public.

En interne, le directeur général des services a porté le lancement du dispositif. Aujourd'hui, un ingénieur du service de l'environnement est affecté pour un quart d'équivalent temps plein sur les déplacements, l'assistante de direction pour un quart équivalent temps plein et la chargée de communication pour un sixième équivalent temps plein sur les relations avec l'exploitant et les opérations de communication complémentaires.

Le service urbain s'appuie sur neuf bus (trois de 70 places et six de 20 places) ; le TAD fonctionne avec quatre véhicules de neuf places loués à l'année. La totalité des bus sont neufs. Roulant avec 30 % de biocarburant (le diester), ils sont conformes aux nouvelles réglementations environnementales et sont tous accessibles aux personnes à mobilité réduite.

à noter :

Sur la dizaine de conducteurs de bus du réseau Evalys, les deux tiers ont été recrutés au niveau local : candidatures spontanées ou jeunes de moins de 26 ans accueillis après une formation en lien avec le Pôle emploi de Marmande.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- Avril 2001 - mai 2003 : étude de faisabilité de services de transport à la demande et de transport régulier, réalisée par un bureau d'étude.
- Septembre 2004 : délibération du conseil communautaire pour demander au préfet la création d'un périmètre de transport urbain (PTU) après avis du conseil général.
- Septembre 2005 : arrêté du préfet créant le PTU.
- Septembre 2005 - avril 2006 : cinq réunions de travail pour finaliser le projet.
- Avril 2006 : validation du projet par le conseil communautaire, délibérations :
 - instaurant le versement transport à partir du 1^{er} août 2006,
 - lançant les marchés d'exploitation des transports urbains de Marmande et Tonneins et du TAD,
 - lançant l'acquisition du mobilier urbain,
 - sollicitant des subventions,
 - instituant des tarifs et la régie de recettes,
 - établissant le règlement de transport.
- Mars 2007 : mise en place d'Evalys.

 à noter :

La communauté de communes a rencontré des obstacles politiques. N'étant pas communauté d'agglomération, elle a dû convaincre le conseil général qui n'était pas initialement favorable au projet. Ceci explique le délai d'un an pour la création du périmètre de transport urbain. Par ailleurs, au sein même de la communauté de communes, certains élus ruraux se sont opposés au projet craignant une baisse de fréquentation des commerces de proximité.

→ Montage juridique

Le service proposé par la communauté de communes a nécessité l'instauration d'un périmètre de transport urbain. La communauté de communes a tenté en 2003 de se transformer en communauté d'agglomération afin de devenir directement autorité organisatrice de transport urbain (AOTU). Cette démarche n'ayant pas abouti, le conseil de la communauté de communes a délibéré pour demander au préfet, après avis du conseil général, la création d'un périmètre de transport urbain.

La communauté de communes a fait le choix de lancer un marché à bons de commande sur cinq ans, pour s'offrir une souplesse d'adaptation en cas d'évolution du service.

Les bons de commande concernent :

- l'exploitation du réseau urbain de Marmande,
- l'exploitation du réseau urbain de Tonneins,
- l'exploitation du transport à la demande,
- l'exploitation du Plan de déplacements Entreprise,
- la gestion et le fonctionnement de la centrale de mobilité et de réservation.

La communauté de communes, AOTU, définit la politique générale des transports urbains de voyageurs dans la limite de son périmètre de transport urbain, arrête les mesures à prendre et les services à offrir, assure l'édition de la billetterie, verse une rémunération au titulaire selon les prestations demandées, contrôle la bonne exécution des services et vérifie la conformité de la gestion du titulaire. Elle peut modifier la consistance des services.

Le titulaire doit produire un état mensuel des kilomètres parcourus et un compte rendu quantitatif et qualitatif mensuel des services. Le matériel roulant loué est mis à disposition du titulaire qui en est responsable et en assure l'entretien.

Pour le transport urbain, la rémunération est effectuée en prix forfaitaires annuels, fermes la première année et actualisés chaque trimestre à partir de la deuxième année. Pour le transport à la demande, une régularisation a lieu chaque trimestre en fonction du nombre de kilomètres effectués. Un prix forfaitaire est appliqué pour la gestion de la plate-forme.

 à noter :

Pourquoi un marché à bon de commande plutôt qu'une délégation de service public ?

- une délégation de service public est conclue pour une longue durée (douze ans en général) correspondant à la durée d'amortissement des matériels. Etant donné que la communauté de communes proposait un nouveau service dont les contours sont difficilement identifiables avec des adaptations et des évolutions nécessaires, il lui semblait préférable d'avoir une forme de contractualisation souple permettant de s'adapter aux besoins réels.
- la procédure de délégation de service public est plus longue (douze mois) que celle d'un appel d'offre (trois à quatre mois).

 à noter :

- **si elle choisit de se faire accompagner par un bureau d'études**, la communauté de communes doit veiller à intégrer dans son cahier des charges l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la rédaction du marché public ou de la délégation de service public, ainsi que l'évaluation financière du service voire la rédaction de la convention avec le conseil général en cas d'absence de périmètre de transport urbain.
- **les marchés à bon de commandes sont souples et permettent de maîtriser les coûts.**

→ Partenariats

L'étude de faisabilité sur le territoire de la communauté de communes a été financée dans le cadre du contrat de pays.

Pour la mise en œuvre du service, la communauté de communes n'a pas formalisé de partenariats. Elle a cependant bénéficié des conseils du Gart en phase de montage du projet.

→ Communication

L'édition des plans du réseau, des dépliants et des affiches est assurée par le titulaire du marché.

Parallèlement, la communauté de communes mène des opérations de communications complémentaires. A titre d'exemple, lors du lancement du réseau, six réunions publiques ont été organisées pour informer la population de Marmande et des réunions ont été tenues dans les établissements scolaires. Régulièrement, la communauté de communes mène des actions de sensibilisation à l'occasion de la rentrée scolaire, lors des fêtes de fin d'année, avec les associations d'aide à domicile (sorties accompagnées gratuites). L'impact de ces actions est jugé globalement satisfaisant.

15 000 € par an (inclus dans les 1,3 millions d'euros) sont consacrés à la communication.

Dimension financière

→ Coût du service

Le service de transport coûte 1,3 millions d'euros par an.

Coût du service urbain :	850 000 €
Coût du TAD :	145 000 €
Plan de déplacements Entreprise :	82 000 €
Location de véhicules :	196 000 €
Divers :	37 000 €

→ Financement de départ

La communauté de communes n'a bénéficié d'aucune aide pour le lancement du réseau. Le conseil régional proposait de participer au financement de l'acquisition des véhicules mais la communauté de communes n'a pas souhaité en être propriétaire. L'étude de faisabilité a été financée dans le cadre du contrat de pays.

→ **Financement actuel**

Le versement transport couvre 95 % des dépenses et les recettes d'exploitation, les 5 % restants.

Bilan et perspectives d'évolution

→ **Eléments de bilan**

Sur le réseau urbain : 12 000 utilisateurs par mois (septembre 2008).

Sur le réseau TAD : 500 utilisateurs par mois (septembre 2008).

 **à noter :**

L'optimisation du réseau de Marmande par l'augmentation du nombre de bus en septembre 2008 a permis de doubler la fréquentation qui atteignait jusque là 6 000 à 8 000 utilisateurs par mois.

La communauté de communes a fait le choix de proposer le service de transport à la demande tous les jours, matin et après-midi, après avoir initialement choisi de restreindre les jours d'ouverture du service à trois matinées par semaine. Cette décision s'est accompagnée d'une augmentation de la fréquentation, sans pour autant avoir augmenté le kilométrage.

→ **Perspectives**

Une mission a été confiée à des étudiants pour évaluer les besoins des entreprises en vue de réaliser un Plan de déplacements Entreprise.

Par ailleurs, la communauté de communes souhaite relancer le projet de covoiturage, qui est pour l'instant proposé dans la plate-forme de mobilité mais ne fonctionne pas.

→ **Appréciation des points forts et des limites du projet**

Points forts : l'adaptabilité et l'évolutivité du système, permises par le marché à bon de commandes, expliquent la progression de la fréquentation du service de transport.

Limites : le service de transport proposé touche essentiellement une population captive (jeunes et personnes ne disposant pas de moyen de transport). La communauté de communes n'est pas encore parvenue à toucher les personnes effectuant des trajets domicile-travail.

Contact :

Philippe PASQUET

Directeur général des services

Communauté de communes du Val de Garonne

ppasquet@cc-val-de-garonne.fr

TADOU - service de transport à la demande du pays du Doubs central

Expérience : Transport à la demande

Porteur du projet : pays du Doubs central

Date de lancement : janvier 2006

Cibles : habitants du pays



Situation :

Région Franche-Comté

Département du Doubs

pays du Doubs central (5 communautés de communes)

98 communes

25 241 habitants

36 habitants/Km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le pays du Doubs central est un territoire rural, faiblement peuplé et particulièrement vaste. Il s'appuie sur quelques villages et petites villes dont la plus peuplée est Baume-les-Dames qui compte 5 467 habitants⁹². L'idée de mettre en place un service de transport à la demande sur le territoire du pays a vu le jour suite à l'abandon de lignes régulières de transports desservant ces bourgs.

→ Objectifs et enjeux

Le principal objectif est de favoriser le déplacement des habitants du pays vers les bourgs centraux, les moyens de transports existants (gares), les cabinets médicaux et les marchés.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le projet a été initié par les élus du pays du Doubs central. Il a bénéficié d'un important appui de chercheurs ingénieurs, informaticiens et géographes du Centre national de recherches scientifiques (CNRS) de Franche-Comté et de l'université d'Avignon et des pays du Vaucluse. Ces élus ont retenu un système de transport à la demande souple en faisant appel aux

92. Source INSEE, chiffre de la population légale de Baume-les-Dames entré en vigueur au 1^{er} janvier 2009.

artisans taxis du territoire pour son exécution. Un logiciel de réservation et d'optimisation du transport à la demande pour la desserte de zones rurales est né de cette collaboration entre acteurs. La société Prorentsoft en assume depuis l'été 2006, la maintenance et l'évolution.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le service de transport à la demande s'adresse à l'ensemble des habitants du pays du Doubs central et leur est réservé (du fait de la cotisation des communes et des EPCI pour son fonctionnement). Le type de service retenu est celui de la desserte d'arrêt à arrêt. Ils sont implantés de manière à couvrir l'ensemble du territoire et de sorte que les principaux lieux vecteurs de déplacements soient accessibles. Aujourd'hui, certains déplacements sont organisés de domicile à domicile, en fonction des publics, notamment les personnes âgées dépendantes.

Le service fonctionne de 6h à 19h30 tous les jours sauf les dimanches et jours fériés. L'utilisateur propose, par appel téléphonique, un horaire de prise en charge ou d'arrivée plus ou moins précis, par tranche horaire. La personne chargée de l'organisation du service au sein du pays intègre les informations au sein du logiciel Galeopsys qui va définir une tournée optimisée en prenant en compte les dépôts de véhicules et éditer la feuille de route. La réservation s'effectue au plus tard la veille de la course.

Pour favoriser le regroupement d'utilisateurs et laisser le temps pour une optimisation des trajets, deux tarifs ont été fixés par le comité syndical du pays en fonction de la date de réservation du véhicule. En effet, la personne réservant le véhicule dans un délai de plus de quatre jours avant la date de la course bénéficie d'un tarif préférentiel.

Pour faciliter les regroupements, il est appliqué une réduction de 50 % pour les personnes réservant leur voyage en même temps vers une même destination. Cette réduction est aussi valable pour les personnes partant de communes différentes mais ayant réservé en même temps.

Le tarif de la course est fonction de la distance parcourue : à titre indicatif, 3,50 € de 1 à 7 km ; 4,50 € de 8 à 11 km ; 5,50 € de 12 à 18 km ; 7,50 € de 19 à 25 km.

→ Echelle d'intervention

Le service de transport à la demande Tadou est en mesure de desservir les 98 communes du pays du Doubs Central. Les points d'arrêt ont été implantés sur le territoire du pays en fonction de l'attrait des cinq bourgs les plus importants mais tous les types de déplacements sont envisageables.

→ Moyens techniques et moyens humains

Un salarié du pays est affecté à temps plein à l'interface entre l'utilisateur et le logiciel Galeopsys. Le CNRS, le syndicat mixte du pays du Doubs central et l'université d'Avignon et des pays du Vaucluse sont copropriétaires du logiciel. Les droits d'exploitation exclusifs de cette invention ont été acquis par une PME française en avril 2008. Cette société en assure la maintenance et l'évolution pour le syndicat mixte du pays du Doubs Central.

L'investissement nécessaire à la mise en place du service de transport TADOU renvoie à l'aménagement (bureaux, armoires...), à l'équipement informatique, au copieur au sein des locaux du pays du Doubs central.

Les véhicules affectés aux courses (berlines, monospaces) relèvent de la propriété de la société de taxi.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- Avant 2005 : études préalables, commissions transport...
Une enquête a été menée auprès des ménages pour connaître les besoins de la population (fréquence des déplacements, départs et destinations...).
- Janvier 2006 : lancement de la phase expérimentale du service de transport à la demande avec cinq compagnies de taxis sur le territoire du pays du Doubs central.
- Fin 2006 : lancement de la procédure de marché public de service à bons de commandes.
- Janvier 2007 : une seule entreprise de taxi a remporté le marché public de service de transport à la demande passé par le syndicat mixte du pays.
- 2008 : réalisation, par le conseil général du Doubs, d'une étude sur le transport à la demande.

→ Montage juridique

Les communautés de communes membres du pays du Doubs central étaient autorités organisatrices de transport secondaires (AO2). Elles bénéficiaient d'une délégation de compétence du département en matière d'organisation des services de transport à la demande. Aujourd'hui cette délégation de compétence s'opère au bénéfice du syndicat mixte du pays du Doubs central.

Compétent en matière d'organisation du service de transport à la demande, le syndicat mixte a fait le choix de recourir à un marché public à bons de commande qui lui permet d'ajuster l'étendue des prestations décrites dans le marché par l'émission de bons de commande. Le titulaire du marché est une société locale de taxi et la durée de ce marché est de quatre ans (deux fois deux ans).

→ Partenariats

■ Partenariat fonctionnel

Durant la phase d'étude, le syndicat mixte du pays a travaillé avec les élus locaux, des ingénieurs en transport, le groupe Tadadvance associant des géographes et des informaticiens du CNRS de Franche-Comté, de l'université d'Avignon et des pays du Vaucluse et la société Prorentsoft.

■ Partenariat financier

Le pays a bénéficié d'un soutien financier européen dans le cadre du programme européen LEADER+, de soutiens financiers du conseil général du Doubs et de ses communes membres.

→ Communication

La communication autour du service se fait par voie de presse environ une fois par trimestre, par le biais des bulletins municipaux des communes concernées, par le relais des établissements publics locaux (CCAS...) et par le « bouche à oreille ».

Dimension financière

→ Coût du service

En 2008, le coût du service s'est élevé à 166 000 €. Le premier poste de dépense a été le paiement du marché public relatif à l'exécution du service de transport à la demande. Le deuxième poste a été celui du salaire de la personne en charge de ce service au sein du pays du Doubs central puis viennent ensuite les frais de maintenance du logiciel d'optimisation du service et les charges de fonctionnement du service (factures de téléphone...).

→ Financement de départ et en cours

Les études de départ ont été financées à hauteur de 50 % par les fonds européens du programme LEADER+ (10 680 €), à hauteur de 30 % par le conseil général du Doubs (6 408 €) et à hauteur de 20 % par le syndicat mixte du pays du Doubs central (4 272 €).

Jusqu'en juillet 2008, le financement du service était assumé de la façon suivante :

- 50 % du coût du service sont assumés par le pays grâce aux fonds européens du programme LEADER+,
- 20 % du coût du service sont assumés par les communautés de communes et les communes isolées,
- 20 % du coût du service sont assumés par le conseil général du Doubs,
- 10 % du coût du service sont assumés par les usagers.

Aujourd'hui, le service est financé à :

- 50 % par le conseil général,
- 40 % par les communes,
- 10 % par les usagers.

La part des communes est composée de charges fixes, calculées au prorata de la population, et de charges variables, en fonction du nombre de trajets effectués sur leur territoire.

Au fur et à mesure que la distance parcourue croît, le pourcentage d'augmentation du prix est de moins en moins important pour ne pas pénaliser les habitants des communes excentrées.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

Au lancement, le service réalisait 1 500 voyages par an. En 2008, près de deux ans après son ouverture le service comptabilisait 3 141 voyages pour 4 600 voyageurs.

→ Perspectives

Au regard des résultats enregistrés en 2008, le syndicat mixte du pays du Doubs central souhaite élargir ce service de transport à la demande et le lier avec ceux de collectivités publiques frontalières. La question de la prise en charge des personnes à mobilité réduite (PMR) est également posée.

→ **Appréciation des points forts et des limites du projet**

Points forts : Le service connaît une hausse de sa fréquentation chaque année depuis sa mise en place. Il correspond par conséquent aux besoins de déplacements étudiés au départ.

Limites : Le service de transport à la demande ne dépasse pas les limites géographiques du pays.

Contact :

Nathalie BRUNOIS
Chargée de mission
Pays du Doubs central
tadou25@wanadoo.fr

Le service de transport à la demande « Mobitus »

Syndicat intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)

Expérience : service public de transport à la demande Mobitus

Porteur du projet : syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (SITUS)

Date de lancement : 2002 (lancement du transport à la demande)

2007 (expérimentation de l'extension de la desserte à des communes hors PTU)

Cibles : tout public



Situation :

Région Picardie

Département de l'Aisne

Syndicat des transports urbains Soissonnais

Communauté d'agglomération du Soissonnais et trois communes isolées

Pays du Soissonnais

57 000 habitants

31 communes

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Le projet de transport à la demande fait suite à la création de la communauté d'agglomération du Soissonnais, en 2000, qui s'est vue attribuer la compétence transport. Neuf communes de la nouvelle structure intercommunale étaient alors desservies par des transports urbains, ainsi que trois communes extérieures au périmètre de la communauté d'agglomération, dans le cadre d'un syndicat intercommunal à vocation unique : le Syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais (SITUS). Compte tenu de l'impossibilité de dissoudre le SITUS, la communauté d'agglomération a fait le choix de déléguer sa compétence au SITUS, tandis que le périmètre de syndicat s'est élargi à l'ensemble des communes intégrées dans la structure intercommunale.

Le SITUS s'est vu confier la responsabilité de desservir en transport collectif 19 nouvelles communes (de 68 à 1 000 habitants), en majorité rurales, pouvant être situées à 15 km de la ville centre de Soissons. Le transport à la demande fut choisi comme mode de desserte pertinent pour ces communes rurales.

Par la suite, le système de transport à la demande a été étendu en 2007 à quatorze communes situées en dehors du périmètre de transport urbain. La communauté de communes du val de l'Aisne s'est notamment mobilisée suite à l'incompréhension de certains habitants face à la desserte initiale qui passait à un kilomètre de chez eux et ne leur était pas proposée. Une réflexion pilotée par cette communauté de communes a donc été lancée sur le maillage du pays Soissonnais en transport collectif, idée préalablement développée par le SITUS. Une démarche inter-territoriale a pris forme pour construire un projet fédérateur autour du développement du transport collectif en pays Soissonnais.

→ Objectifs et enjeux

Le service de transport à la demande proposé par le SITUS poursuit deux objectifs :

- proposer aux communes non desservies par un service de transport urbain, une prestation proche de celle réalisée en zone urbaine,
- favoriser les déplacements d'un large public en réduisant au maximum la durée du trajet pour proposer un temps de trajet proche de l'utilisation d'un véhicule personnel.

Concernant l'expérimentation, les objectifs sont variés :

- proposer une offre en transports collectifs sur un territoire fortement touché par le chômage,
- dépasser les barrières administratives,
- répondre aux besoins des populations en matière de déplacements,
- maintenir les populations.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

Le service de transport à la demande Mobitus est porté par le SITUS, assisté techniquement par Keolis. Il est assuré par la régie des transports de l'Aisne.

Par ailleurs, une expérimentation en cours implique 14 communes adhérentes au SITUS, situées hors du périmètre de transport urbain. Celles-ci bénéficient du service de transport à la demande Mobitus. L'expérimentation est réalisée par le SITUS mais le projet est porté par la communauté de communes du val de l'Aisne dans le cadre d'une démarche inter-territoire.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le SITUS propose deux types de services : du transport urbain et du transport à la demande :

- **le réseau de transport urbain** dessert neuf communes. Les véhicules appartiennent au SITUS, qui les met à disposition de l'exploitant sous certaines conditions. Le réseau urbain comprend 13 lignes organisées en étoile. Il propose 500 000 kilomètres par an.
- **le service de transport à la demande** couvre dix-neuf communes du SITUS et quatorze communes à titre expérimental. Il comprend 13 lignes organisées en étoile. Chaque ligne propose trois arrêts en centre ville de Soissons, dont un à proximité du marché, permettant les correspondances. Le service fonctionne tous les jours de 8h à 19h, à l'exception du dimanche et des jours fériés. Les véhicules permettent le transport d'une personne en fauteuil roulant. Il s'agit d'un système en ligne et non zonal qui fonctionne selon des lignes virtuelles. Les horaires sont affichés aux poteaux d'arrêt. Ils sont respectés avec une marge de cinq minutes de retard. Dans un créneau d'une heure, les correspondances avec les transports urbains sont permises. Les usagers doivent réserver au moins une heure à l'avance auprès de la centrale de réservation. Pour les deux premiers services du matin, il faut réserver la veille avant 18h. Un système de pénalités est appliqué aux usagers en cas de non respect répété du règlement d'utilisation du transport à la demande.

 **à noter :**

Toutes les lignes de transport à la demande fonctionnent sur le même principe : des lignes de trois communes, voire moins ; des dessertes rapides ; un ou plusieurs points d'arrêt dans les communes ; la desserte des lieux-dits ; l'existence de neuf aller-retour par jour quelle que soit l'importance de la commune ; la desserte de deux ou trois points d'arrêt urbains pour permettre les correspondances.

Le service de transport fonctionne grâce à une centrale d'information et de réservation : MOBILINFOS. Cette centrale fonctionne six jours sur sept de 8h30 à 18h sans interruption. MOBILINFOS fournit des informations sur le réseau TUS du SITUS, le réseau interurbain, le site aéroportuaire de Roissy. Elle est également en mesure de donner des renseignements sur les trajets proposés par la SNCF sur l'ensemble du territoire français et peut établir la chaîne des déplacements. Elle fonctionne grâce à un logiciel OBITI qui gère les réservations, l'information et le moteur de recherche sur internet.

 **à noter :**

La centrale de réservation s'est révélée essentielle à partir du moment où un service de transport à la demande a été proposé. Elle permet la réactivité nécessaire à ce type de service de transport.

Un site internet (www.mobilinfos.org ou www.mobitus.org) apporte des informations sur les horaires du réseau urbain, du transport à la demande et les lignes interurbaines. Il offre la possibilité de s'inscrire en ligne pour le covoiturage et permet de répondre aux demandes de déplacement en établissant une chaîne de déplacement, grâce à un moteur de recherche. Il répond aux attentes des personnes non voyantes.

Ces services sont ouverts à tous les publics.

 **à noter :**

En termes de tarification, le prix du billet de transport à la demande vendu à l'unité par les conducteurs est de 1,65 €. Le carnet de 10 tickets est vendu 10,40 € à la boutique bus ou dans les points de vente. Pour le transport à la demande, il existe 36 points de vente.

→ Echelle d'intervention

Le service de transport à la demande est proposé sur 19 communes comprises dans le périmètre de transport urbain du SITUS. A titre expérimental, le SITUS dessert 14 communes, hors périmètre de transport urbain, appartenant à trois communautés de communes périphériques à la communauté d'agglomération du Soissonnais : la communauté de communes du val de l'Aisne, la communauté de communes d'Oulchy le Château, la communauté de communes du pays de la vallée de l'Aisne.

Sur ces 33 communes (environ 12 000 habitants), les modalités de fonctionnement du service de transport à la demande sont identiques.

→ Moyens techniques et moyens humains

Le SITUS emploie cinq agents territoriaux :

- deux salariés sont affectés à la Boutique Bus,
- deux salariées sont affectées à la centrale d'information et de réservation. Une hôtesse est responsable de la centrale (collecte des données, mise à jour de la banque de données), l'autre hôtesse est responsable du site internet,
- un salarié assure la responsabilité administrative et la gestion du SITUS.

Une assistance technique est assurée par deux personnes mises à disposition par Keolis. Elles interviennent pour gérer les relations avec les exploitants du réseau urbain et du transport à la demande, proposer de nouveaux services et animer la centrale de mobilité.

Le fonctionnement des services est assuré par les titulaires des marchés publics.

En termes de moyens techniques, le SITUS est propriétaire des 15 bus pour le réseau urbain et des 14 véhicules pour le transport à la demande. Il possède une Boutique Bus, une base de bus et un immeuble en centre ville où se trouvent les locaux.

Le SITUS n'a aucun endettement.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

- 2000 : création de la communauté d'agglomération du Soissonnais et transfert de la compétence transport.
- 2001 : rédaction d'un cahier des charges pour la desserte des nouvelles communes du SITUS en transport à la demande.
- 2002 : lancement d'une expérimentation sur six mois, après accord du comité syndical. Elle portait sur trois lignes :
 - une ligne desservant une commune de 1 000 habitants située en zone urbaine,
 - une ligne reliant deux communes, l'une « ouvrière », l'autre « bourgeoise »,
 - une ligne traversant trois communes rurales (500 habitants au total).

Compte tenu du succès, l'expérience fut prolongée, le temps de monter un appel d'offres pour la desserte de toutes les communes (soit neuf lignes de transport à la demande), d'acquérir les véhicules transformés par un carrossier, d'implanter les arrêts et d'élaborer les moyens de communication.

- 2003 : généralisation du service de transport à la demande. Association de la communauté de communes du val de l'Aisne à la réalisation d'une étude pour la sensibiliser et déterminer les axes de déplacements cohérents entre la ville-centre, les communes et son territoire.
- 2005 : la communauté de communes du val de l'Aisne, via sa présidente, est mandatée dans le cadre d'une démarche inter-territoriale, pour développer le transport collectif sur le pays soissonnais.

- 2006 : suivi de la démarche inter-territoriale par le SITUS et études de faisabilité pour développer le système de transport à la demande.
- Fin 2007 : lancement d'une expérimentation de 3 ans (jusqu'à 2010) permettant la desserte de 14 communes hors périmètre de transport urbain, après accord de l'Etat et du conseil général de l'Aisne.

→ Montage juridique

Le SITUS fonctionne avec un président, un bureau de quatre membres (le président compris) et un comité syndical composé de douze élus désignés par la communauté d'agglomération du Soissonnais (six représentants) et par les trois communes isolées (six représentants).

Le SITUS est compétent en matière de transport sur le périmètre de transport urbain (PTU). Le lancement de l'expérimentation du transport à la demande sur 14 communes situées hors PTU a impliqué une demande de délégation de la compétence transport du conseil général de l'Aisne au profit des communes, devenues autorités organisatrices de transport de second rang, puis un transfert de compétence des 14 communes au SITUS. Ces dernières sont aujourd'hui desservies par le transport à la demande pour la durée de l'expérimentation.

Par ailleurs, pour intervenir sur des communes en dehors de son périmètre de transport urbain, le SITUS a demandé une autorisation du préfet et du conseil général de l'Aisne.

Le service de transport à la demande est assuré par le titulaire du marché à bons de commande : la régie des transports de l'Aisne. Ce type de marché, souple, est adapté au système de transport à la demande qui fonctionne selon des lignes virtuelles et dont le nombre de kilomètres parcourus varie. Chaque réservation donne lieu à l'émission d'un bon de commande. Un système de pénalités est appliqué en cas de non respect du cahier des charges. Le kilométrage payé est calculé par le SITUS sur la base du cahier des charges.

Un marché public d'assistance technique a également été passé. Le titulaire, Keolis, propose de développer de nouveaux produits, gère le parc de véhicules, assure le contrôle qualité auprès des deux exploitants, met à disposition la centrale de mobilité, ainsi que deux personnes pour assurer la mission d'assistance technique.

→ Partenariats

Dans le cadre du projet inter-territorial de maillage du pays Soissonnais en transport collectif, piloté par la communauté de communes du val de l'Aisne, une coopération s'est instaurée avec le SITUS, qui est étroitement associé à la conduite du projet. Le cabinet MOBHLIS gère et suit ce dossier.

→ Communication

La communication sur le service de transport proposé par le SITUS prend plusieurs formes : l'édition chaque année d'un guide des transports collectifs, diffusé dans toutes les boîtes aux lettres, la distribution dans les bus d'un bulletin d'information « Bus Info » en cas de modification de trajet ou d'horaire, la participation à certaines réunions publiques, la visibilité du site internet. Le budget communication n'est pas très important.

Dimension financière

→ Coût du service

Le coût du service de transport à la demande proposé sur les 33 communes s'élève à 571 000 € :

- coût de l'exploitation du transport à la demande (sur la base d'un prix kilométrique de 1,147 € HT) : 386 000 €,
- fonctionnement de la centrale de mobilité (logiciel OBITI et assistance technique) : 50 000 €,
- frais de personnel : 60 000 €,
- information, communication : 25 000 €,
- amortissement du matériel : 50 000 €.

Dans le cadre de l'expérimentation hors périmètre de transport urbain, le SITUS a réalisé et pris en charge financièrement l'implantation des poteaux d'arrêts, fourni les véhicules et assuré la communication.

→ Financement du dispositif

Les dépenses globales du SITUS sont couvertes par trois types de recettes :

- le versement transport à hauteur de 60 %,
- les recettes des usagers à hauteur de 20 %,
- la participation des collectivités à hauteur de 20 %, soit 500 000 € par an.

Dans le cadre de l'expérimentation, les communes participent financièrement à hauteur de 9 € par an, sur trois ans. Le conseil régional de Picardie comble le déficit d'exploitation à hauteur de 60 000 € la première année, de 50 000 € la deuxième année et de 40 000 € la dernière année.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Eléments de bilan

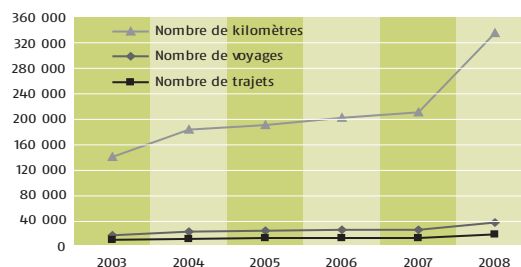
Globalement, l'utilisation du service de transport à la demande progresse, malgré un léger ralentissement en 2007-2008, qui peut s'expliquer par l'extension du service aux 14 communes situées en dehors du périmètre de transport urbain et l'appropriation progressive du service par de nouveaux usagers.

En 2008 :

- 37 % de l'offre kilométrique totale ont été effectués.
- 47 % de l'offre de trajet total ont été effectués.
- 2,01 voyages ont été effectués par trajet.

Le SITUS est satisfait de l'utilisation qui est faite du service de transport à la demande.

Évolutions de 2003 à 2008
sur les 33 communes couvertes par Mobitus



→ Perspectives

Pour le transport à la demande couvert par le périmètre de transport urbain, le SITUS envisage de passer une convention avec le prestataire actuel pour mettre en place un service supplémentaire le matin vers 7h.

Pour le transport à la demande proposé hors PTU, une étude est actuellement menée pour faire évoluer la structure syndicale du SITUS et pour permettre de pérenniser l'offre, qui semble répondre à de réels besoins sur les territoires.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : Le maillage du territoire, le système de réservation une heure à l'avance (à l'exception des premiers trajets du matin), l'attention portée à la rapidité des courses et les prix pratiqués ont permis de développer un service de transport collectif compétitif par rapport à la voiture individuelle.

Limites : Aujourd'hui, sur la base de l'offre actuelle qui est de neuf allers-retours par jour, le transport à la demande mis à disposition de 7 000 habitants n'est pas plus onéreux que le transport urbain touchant également 7 000 personnes. Néanmoins, le coût du transport à la demande serait élevé si l'offre kilométrique venait à être utilisée dans sa totalité.

Contact :

Didier BODA
Président du SITUS
d.boda@mobilinfos.org

Eric PATOUX – Nicolas JOLY
Assistance technique du SITUS
boutiquebus@mobilinfos.org

Services de transport à la demande

conseil général de l'Yonne

Expérience : services de transport à la demande

Porteur du projet : conseil général de l'Yonne

Date de lancement : 2005

Cibles : tout public



Situation :

Région Bourgogne

Département de l'Yonne

341 000 habitants

45 hab/Km²

Contexte

→ Contexte et origine du projet

Avant l'adoption du nouveau schéma départemental des transports en 2005, le conseil général de l'Yonne proposait des lignes régulières sur certaines communes.

Dans le cadre de la révision du schéma départemental des transports, l'étude menée à cette occasion a permis d'identifier vingt-six secteurs déficitaires en transport sur lesquels les prestataires ont préconisé la mise en place d'un transport à la demande pour assurer le rabattement des habitants d'un bassin vers les centres-villes ou les gares. Deux types de transport à la demande ont été mis en place suite à l'adoption du schéma.

→ Objectifs et enjeux

La souplesse du transport à la demande permet de répondre aux besoins en déplacements sur des secteurs déficitaires en transports collectifs, ainsi que sur des créneaux horaires déficitaires : aux heures creuses de la journée et/ou en période de vacances scolaires.

Présentation du service

→ Acteurs du projet

L'organisation des services de transport à la demande relève de la compétence du conseil général de l'Yonne. Le Département a fait le choix de déléguer sa compétence aux communes ou aux communautés de communes qui en font la demande pour organiser un service de transport à la demande. Elles deviennent alors autorités organisatrices de second rang. Par ailleurs,

Le conseil général de l'Yonne a fait le choix de déléguer l'exécution du service régulier à huit transporteurs dans le cadre d'une délégation de service public. Cinq d'entre eux disposent d'une délégation intégrant un système de transport à la demande.

→ Services proposés et publics bénéficiaires

Le conseil général de l'Yonne propose deux types de services de transport à la demande :

- des services de transports à la demande dans des zones déficitaires en transport collectif. Les services sont alors organisés par des communes ou des communautés de communes. Il s'agit de lignes virtuelles, dont la majorité fonctionne selon le principe des lignes régulières. Les modalités de réservation des services varient en fonction de l'autorité organisatrice,
- des services de transports à la demande adossés aux lignes régulières, dans le cadre du réseau TransYonne, qui fonctionnent selon le principe des lignes virtuelles. Ces services sont inclus dans la délégation de service public et sont proposés sur treize lignes. Leur organisation varie d'une ligne à l'autre. Ils complètent l'offre régulière, pendant des créneaux horaires de moindre fréquentation et/ou pendant les vacances scolaires. Les réservations se font auprès du transporteur concerné, par téléphone, selon des modalités qui varient d'un transporteur à l'autre. Le délai de réservation peut varier de 48 heures à l'avance, à la veille (17h ou 18h). Le transport des personnes est effectué par taxi ou minibus.

Ces services sont tout public.

à noter

Le conseil général a fait le choix d'appliquer une tarification unique sans correspondance (2 € le trajet) et la gratuité pour les demandeurs d'emploi et bénéficiaires du RMI.

→ Echelle d'intervention

Les services de transport à la demande adossés aux lignes régulières sont intégrés au réseau départemental TransYonne. En complément, les transports à la demande organisés par des autorités organisatrices de second rang ont vocation à desservir un bassin de proximité.

→ Moyens techniques et moyens humains

En termes de moyens humains, au sein du conseil général de l'Yonne, deux personnes suivent les services de transports à la demande sur une partie de leur temps de travail.

Compte tenu des choix effectués par le conseil général, les moyens humains et techniques nécessaires à l'exécution des services de transport à la demande adossés aux lignes régulières relèvent des transporteurs délégataires. En matière de transport à la demande proposé dans les zones déficitaires en transports collectifs, l'organisation et l'exécution sont à la charge des autorités organisatrices de second rang et des titulaires des marchés.

Mise en œuvre du projet

→ Etapes de la mise en œuvre

Les services de transport à la demande ont été mis en place dès l'adoption du schéma départemental des transports, en 2005.

→ Montage juridique

Concernant le transport à la demande sur les zones déficitaires, une convention de délégation de compétence est passée avec les communes ou communautés de communes devenues autorités organisatrices de second rang. Cette convention fixe également les modalités de contribution financière du conseil général au déficit d'exploitation.

Le transport à la demande adossé aux lignes régulières est quant à lui intégré à l'offre globale dans le contrat de délégation de service public. Cinq transporteurs sont délégataires. La délégation de service public court sur neuf ans. L'ouverture du service à tous les publics et l'application d'une tarification unique de 2 € le trajet faisaient partie des conditions de la DSP.

→ Partenariats

Aucun partenariat spécifique n'a été noué.

→ Communication

Le conseil général ne finance pas la communication et la promotion des services de transport à la demande. Celle-ci est à la charge des transporteurs délégataires et des autorités organisatrices de second rang. Néanmoins, il édite chaque année un guide horaires et des fiches horaires par ligne qui sont distribués à toutes les mairies, aux conseillers généraux, à certaines associations, aux offices de tourisme, aux maisons de retraite et à toute personne qui en fait la demande.

Dimension financière

→ Coût du service

En matière de transport à la demande organisé par les autorités organisatrices de second rang, le conseil général de l'Yonne prend en charge le déficit d'exploitation à hauteur de 40 % par ligne et par an, en respectant le plafond de 1 200 € par ligne et par an.

En matière de transport à la demande adossé aux lignes régulières, le service est inclus dans l'offre globale prévue par la délégation de service public et ne permet pas d'estimation précise.

→ Financement actuel

Le financement du service de transport à la demande adossé aux lignes régulières est fixé par le contrat de délégation de service public, valable neuf ans.

Bilan et perspectives d'évolution

→ Éléments de bilan

L'utilisation des services de transport à la demande est très variable d'une ligne à l'autre. Les rapports d'activité des délégataires font état de disparités en matière de taux de déclenchement par mois et de rentabilité.

→ Appréciation des points forts et des limites du projet

Points forts : le choix qui a été fait d'accoler les services de transport à la demande aux lignes régulières a permis de le faire connaître et de créer des habitudes d'utilisation auprès des usagers.

Limites : le manque de communication sur l'existence du service et d'une tarification unique est le point faible du service. Il peut expliquer la faible utilisation de certaines lignes.

Contact :

Julien MENANTEAU
Services des Transports - Bureau des lignes régulières
Conseil général de l'Yonne
jmenanteau@cg89.fr

① L'association loi 1901

« L'association est la convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices⁹³ ».

Les modalités de création

- Les fondateurs de l'association doivent rédiger des statuts et un règlement intérieur, les déposer en Préfecture et inscrire l'association au Journal Officiel afin d'obtenir la capacité juridique (dans un délai d'un mois après la déclaration). Les associations auxquelles il est fait appel en cas de carence de l'offre de transport pour exécuter des prestations de transport scolaire ou des prestations de service à la demande, doivent s'inscrire au registre des transports⁹⁴. Par ailleurs, les associations en charge de services à la personne tels que l'aide à la mobilité et au transport de personnes ayant des difficultés lorsque cette activité est incluse dans une offre de service d'assistance à domicile, doivent être agréées en application de l'article L.129-1 du code du travail.

La qualité de membre

- Toute personne physique ou morale peut être membre d'une association. Une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) peut être membre d'une ou de plusieurs association(s). Cette dernière structure pourra prévoir dans ses statuts l'existence de différents types de membres tels que les membres fondateurs, d'honneur (dispensés de cotisation), bienfaiteurs, actifs, de droit ou encore passifs.

L'activité associative

- Tout objet licite peut ressortir de la compétence d'une association dès lors qu'il est prévu par les statuts de cette dernière. Elle peut également se voir confier la gestion d'un service public par une personne publique. Elle ne pourra cependant pas prendre en charge un service d'intérêt public local pour lequel la loi a prescrit un autre mode de réalisation.

Le statut juridique applicable

- L'association est soumise à un régime de droit privé sous réserve de ne pas avoir été requalifiée d'association para-administrative. Les principes généraux du droit des contrats et des obligations lui sont en conséquence applicables.

Les ressources et le budget d'une association

- Une association dispose de différents moyens de financement. Les cotisations de ses membres sont le moyen de financement le plus classique. Elle peut également bénéficier d'apports en nature ou en numéraire. Lorsque l'association satisfait un intérêt public local, une collectivité publique après accord

93. Article 1^{er} de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

94. Article 29 alinéa 8 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

de son assemblée délibérante pourra lui accorder une aide financière, une aide matérielle, une mise à disposition de local et dans certaines conditions, une mise à disposition de personnel. L'association devra néanmoins justifier l'emploi des sommes ou avantages perçus. Les entreprises pourront également participer au financement d'une association dans le cadre d'un sponsoring ou d'un mécénat. Enfin, l'association pourra facturer certains biens ou services sans faire de cette activité commerciale, son activité principale voire recourir en dernier lieu à l'emprunt.

Les organes dirigeants d'une association

- Les organes dirigeants d'une association sont le conseil d'administration, le bureau et l'assemblée générale. Le conseil d'administration est composé des membres élus lors d'assemblées générales (sauf lors de la création puisque le conseil est constitué par les membres fondateurs), ils auront la qualité d'administrateur. Ces derniers seront les représentants de l'association dans tous les actes de la vie civile. Les membres de droit ou membres du bureau pourront en faire partie. Ils seront chargés d'assurer le bon fonctionnement de l'association et l'application des décisions prises lors des assemblées générales. Le bureau est l'instance de direction de l'association, il détient un pouvoir décisionnel et se compose de membres appelés « membres du bureau » ou « membres de droit ». Ces derniers font également partie du conseil d'administration. Ce sont le président (dirigeant et représentant de l'association), le secrétaire (chargé du fonctionnement administratif) et le trésorier (chargé de la gestion financière). Enfin, l'assemblée générale réunit l'ensemble des membres de l'association. Les statuts détermineront le type de membres appelé aux assemblées générales, les droits de vote et les conditions de réunion des membres telles que les convocations par exemple.

Le personnel associatif

- Il peut être bénévole, contractuel ou mis à disposition par une collectivité publique. Le recrutement de contractuels en contrats à durée déterminée ou indéterminée, s'effectue en principe selon les règles du droit du travail. L'association peut également bénéficier de bénévoles voire d'une mise à disposition de fonctionnaires territoriaux lorsqu'elle « contribue à la mise en œuvre d'une politique de collectivités territoriales ou de leurs établissements publics administratifs et pour l'exercice des seules missions de service public lui étant confiées⁹⁵ ». Dans ce dernier cas, les agents mis à disposition conserveront leur statut d'origine et resteront rémunérés par l'employeur d'origine. Cet apport en nature devra être prévu dans les statuts de l'association et cette dernière devra rembourser à la collectivité la rémunération du fonctionnaire, les cotisations et les contributions y afférentes.

95. Article 14 de la Loi n° 2007-148 du 2 février 2007 de modernisation de la fonction publique.

Avantages

- Neutralité associative,
- Partenariat public/privé possible,
- Modes de recrutements variés,
- Souplesse et réactivité,
- Souplesse de gestion,
- Facilité de constitution,
- Structure adaptée à un budget peu important et à un faible nombre de salariés,
- En principe, exonération de TVA.

inconvénients

- L'Etat ne peut pas être adhérent,
- Processus de création plus ou moins long,
- Nécessite une réelle volonté partenariale,
- Logique de subventions publiques fragilisant la structure et peu dynamisante,
- Problème de trésorerie en cas de délai de paiement trop long de la part des financeurs publics,
- Privatisation d'un service et soustraction aux règles budgétaires et comptables publiques,
- Démembrement de la puissance publique,
- Depuis quelques années, crainte de la gestion de fait⁹⁶,
- La responsabilité pénale de l'association peut être engagée et la responsabilité personnelle des dirigeants peut s'y ajouter.

96. Gestion de fait : toute personne physique ou morale agissant à la place d'un comptable public, soit, en encaissant irrégulièrement des deniers destinés à la collectivité locale ou en extrayant irrégulièrement des deniers publics de la caisse de la collectivité locale à son profit.

② Le syndicat mixte

Le syndicat mixte est une catégorie particulière d'Établissement Public local créé par le décret-loi du 30 octobre 1935. L'article 1^{er} de ce dernier décret-loi disposait que « les départements, communes, chambres de commerce et établissements publics peuvent se regrouper sous forme de syndicats pour l'exploitation, par voie de concession, de services publics représentant un intérêt pour chacune des personnes morales en cause ». Depuis 1955, la coopération entre collectivités territoriales de niveau différent a été admise et leur champ d'intervention élargi. En matière de transport routier de personnes par exemple, la loi SRU⁹⁷ a permis aux autorités organisatrices de transport (AOT) de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport.

Personne morale de droit public, il permet d'associer différents acteurs publics pour réaliser un ou plusieurs projets communs.

Les membres du syndicat mixte

- Les syndicats mixtes sont ouverts ou fermés en fonction de leur composition. Ils sont dits ouverts⁹⁸ lorsque d'autres personnes morales de droit public que des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) le composent. Tel est le cas lorsqu'un département, une chambre de commerce et d'industrie ou une chambre d'agriculture en fait partie. Le syndicat mixte institué par la loi SRU en matière de transport rentre par exemple dans cette catégorie de syndicat mixte. Lorsque ce syndicat est exclusivement composé de communes et/ou d'un ou de plusieurs EPCI, on parle à l'inverse de syndicat mixte fermé⁹⁹.

Modalités de création

- La création d'un syndicat mixte est autorisée par le Préfet du département siège du syndicat. Il approuve le périmètre de ce dernier, ses modalités de fonctionnement et détermine les modalités de contrôle de ses activités. Sa création nécessite les délibérations concordantes des communes ou établissements publics de coopération intercommunale (syndicat mixte fermé) ou l'accord unanime de ses membres (syndicat mixte ouvert).

Compétences du syndicat mixte

- Le syndicat mixte a la gestion d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacun de leurs membres. Aucune compétence n'est en principe obligatoire sauf en ce qui concerne le syndicat mixte créé par la loi SRU qui doit avoir pour objet de coordonner les services que les AOT organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés¹⁰⁰.

97. Article L.111 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains créant l'article 30-1 de la LOTI.

98. Les syndicats mixtes ouverts sont régis par les dispositions des articles L.5721-1 à L.5722-9 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

99. Les syndicats mixtes fermés sont régis par les dispositions des articles L.5711-1 à L. 5711-4 du CGCT.

100. Voir l'article 30-1 de la LOTI.

statut juridique applicable

- Un syndicat mixte est un établissement public dont le caractère administratif ou commercial va dépendre du service qu'il gère. En effet, ce dernier recouvre la nature d'établissement industriel et commercial lorsque plusieurs conditions sont cumulativement remplies¹⁰¹ c'est-à-dire lorsqu'il possède un objet industriel et commercial, des ressources d'origine privée et des modalités de fonctionnement se rapprochant de l'entreprise privée.

Ressources et budget du syndicat mixte

- Les syndicats mixtes sont en principe des établissements publics locaux sans fiscalité propre. Leurs ressources sont constituées de contributions des membres adhérents déterminées suivant une clé de répartition librement arrêtée. Ils bénéficient du produit de taxes, contributions ou redevances perçues en contrepartie de services qu'ils assurent.

En matière de transport, Le syndicat mixte prévu par la loi SRU permet de « prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains¹⁰² ». La perception de ce versement transport (VT) additionnel obéit à certaines règles très précises. En effet, pour qu'il puisse être institué, le syndicat doit avoir pour compétences :

- la coordination des services sur le territoire du syndicat,
- la mise en place d'un service d'information à destination des voyageurs,
- la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés¹⁰³.

Le taux maximal de ce dernier ne peut excéder 0,5 %.

D'autres syndicats mixtes tirent enfin un revenu de la propriété de biens meubles, immeubles et perçoivent des concours financiers de l'Etat ou encore des financements issus de fonds structurels accordés dans le cadre de programmes européens. Les syndicats mixtes peuvent bénéficier également de sommes versées par les administrations publiques, les associations et les particuliers en échange de services rendus et recourir à l'emprunt.

Organes dirigeants du syndicat mixte

- Le syndicat mixte, qu'il soit ouvert ou fermé, est administré par un organe délibérant : le comité. Ce comité syndical est composé de représentants des personnes morales de droit public le composant. Le Président du syndicat mixte est élu par le comité voire par le bureau du syndicat mixte ouvert si les statuts l'ont prévu. Comme tout exécutif local, il prépare et exécute les délibérations de l'organe délibérant, il est l'ordonnateur des dépenses et prescrit le recouvrement des recettes du syndicat. Le Président fait partie du bureau, avec un ou plusieurs vice-présidents et éventuellement un ou plusieurs membres de l'organe délibérant. A défaut de dispositions législatives expresses régissant le fonctionnement du bureau, celui-ci peut faire l'ob-

101. Conditions posées par le Conseil d'Etat réuni en assemblée Union syndicale des industries aéronautiques en date du 16 novembre 1956.

102. Article L.5722-7 du CGCT.

103. Voir l'article 30-1 de la LOTI.

jet de dispositions particulières adoptées par l'organe délibérant dans son règlement intérieur. En ce sens, le Président comme le bureau peut se voir confier des attributions par délégation de l'assemblée.

Personnel du syndicat mixte

- Lorsque le syndicat gère un service public à caractère administratif, le personnel est en principe soumis aux règles du droit public en ce qui concerne d'une part les fonctionnaires territoriaux et d'autre part, le personnel non statutaire (contractuels). A l'inverse, lorsque le syndicat mixte assume une activité à caractère industriel et commercial, le personnel relèvera du droit privé à l'exception du directeur et de l'agent comptable si ce dernier est comptable public¹⁰⁴.

Avantages

- Le syndicat mixte permet d'associer différentes catégories de personnes morales de droit public,
- Il apporte une certaine souplesse grâce notamment à l'établissement de statuts par ses membres,
- Les transferts de compétences impliqués par la création du syndicat rendent les collectivités plus opérationnelles dans leur gestion et donnent une cohérence au syndicat ce qui n'est pas toujours le cas lorsqu'une convention organise les rapports entre acteurs publics,
- En matière de transports publics, le syndicat mixte apporte une simplification dans la gestion des périmètres, des compétences et homogénéise la situation en formant un seul réseau plus cohérent,
- Le syndicat mixte peut lever d'importantes sommes pour investir, que ce soit par le biais de cotisations, de subventions, de ressources propres. En matière de transport, il peut faciliter le financement d'infrastructures lourdes sur un réseau.

inconvénients

- La rédaction des statuts par ses membres impose une certaine précaution afin de ne pas installer de déséquilibre entre ces derniers,
- Il représente bien souvent un acteur supplémentaire au niveau local avec le risque de ralentir la prise de décision et l'avancée de certains projets,
- Le syndicat mixte est soumis au même contrôle administratif et budgétaire que les communes (légalité des actes et équilibre budgétaire),
- Il est exonéré de l'impôt sur les sociétés dans la mesure où les membres du syndicat sont exclusivement des collectivités territoriales ou des groupements de ces collectivités,
- Le recours au personnel contractuel est limité par la législation.

104. Conseil d'Etat, 26 janvier 1923, de Robert Lafregeyre ; Conseil d'Etat, 8 mars 1957, Jalenques de Labeau ; Tribunal des conflits, 4 juillet 1991, Mme Pillard.

3 La société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)

« Les sociétés coopératives d'intérêt collectif sont des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée à capital variable régies (...) par le code de commerce. Elles ont pour objet la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif, qui présentent un caractère d'utilité sociale¹⁰⁵ ». Elles sont donc dotées de capital social dont la propriété peut être partagée entre les personnes intéressées par la construction d'une initiative socio-économique participant à un développement durable du territoire.

Modalités de création

- Les SCIC doivent être agréées par le préfet du département de leur siège pour une durée de cinq ans renouvelable. Deux cas de figure peuvent donner lieu à la création d'une SCIC :
 - une création ex-nihilo : sur l'initiative d'un porteur de projet qu'il soit personne physique ou morale. Les partenaires se réunissent, apportent les capitaux et créent la SCIC sous forme de société anonyme ou de société à responsabilité limitée avec des statuts conformes aux dispositions applicables aux SCIC (Loi n°47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération et code de commerce) ;
 - une création à partir d'une association ou d'une coopérative existante : ces dernières ont la possibilité de se transformer en SCIC sans création d'une nouvelle personne morale. L'ensemble des actifs et du patrimoine reste donc propriété de la SCIC et les contrats ou conventions en cours poursuivent leur exécution.

Associés

- Les associés d'une SCIC peuvent être les salariés de cette dernière, les usagers, les bénévoles, toute personne physique ou morale qui contribue à l'activité de la coopérative, les collectivités territoriales ainsi que leurs groupements. Une SCIC doit comprendre au moins 3 des catégories d'associés précédemment cités parmi lesquelles devront obligatoirement figurer celle de ses salariés et celle des usagers¹⁰⁶. Le principe est que chaque associé dispose d'une voix au sein de l'assemblée générale. Ses statuts peuvent cependant prévoir au sein de son assemblée générale, une répartition des associés en collèges (collège des salariés, collège des usagers...). Ce mode de répartition permettra ainsi une pondération des voix entre associés du même collège. Concernant la participation des personnes publiques à une société coopérative d'intérêt collectif, deux précisions sont à apporter. D'une part, elles ne peuvent participer à son capital que si son objet entre dans leur champ de compétence. D'autre part, elles ne peuvent détenir ensemble plus de 20 % du capital social.

105. Article 36 de la Loi n°2001-624 du 17 juillet 2001 portant diverses dispositions d'ordre social, éducatif et culturel.

106. Article 19 septies de la loi n°47-1775 du 10 septembre 1947 précitée.

Compétences

- La SCIC a pour objet la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif présentant un caractère d'utilité sociale. Cette utilité sociale peut être poursuivie de deux manières :
 - soit par la réalisation d'objectifs d'intérêt général, comme par exemple la création d'emplois pérennes, la réponse à des besoins non satisfaits, le suivi d'une logique d'insertion,
 - soit par des modalités d'exercice spécifique de l'activité, par exemple faciliter l'émergence de projets et le développement d'activités nouvelles ou encore faciliter l'exercice de plusieurs activités dans un cadre légal simplifié.

statut juridique applicable

- Les SCIC peuvent prendre la forme de sociétés anonymes (SA) ou de sociétés à responsabilité limitée (SARL) à capital variable. Sous réserve des prescriptions particulières de la loi du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, elles suivent les règles du code de commerce. Il en est ainsi, notamment, de l'obligation de tenue d'une comptabilité conforme aux code et aux usages du commerce, de la compétence en cas de litige du tribunal de commerce avec possibilité d'avoir recours à la procédure d'arbitrage et de la compétence du tribunal de commerce en cas de dépôt de bilan.

Ressources et budget

- En ce qui concerne le capital d'une SCIC, il ne peut être inférieur à 1 euro pour les SARL et 18 500 euros pour les SA. Comme dans toutes les coopératives, le capital social est composé de parts initialement apportées par les créateurs de la coopérative qui s'associent. Cet apport a pour objet d'aider au démarrage de l'entreprise, de la faire exister juridiquement, d'assurer une part du besoin en fonds de roulement, et d'identifier les personnes co-responsables des engagements et des actes de l'entreprise. L'essentiel des fonds propres est ensuite constitué des réserves que la SCIC accumule progressivement grâce aux bénéfices qu'elle génère. Elle est tenue d'affecter au minimum 57,50 % de ses excédents nets de gestion en réserves. Elle peut faire le choix d'affecter 100 % de ces excédents aux réserves, ce qui lui confère le caractère d'organisme à but non lucratif. Une SCIC peut enfin recourir aux mêmes outils financiers que toute entreprise privée à savoir l'emprunt bancaire, les titres participatifs, le capital risque, les Cigales¹⁰⁷...

Une collectivité territoriale ou toute autre personne morale peut soutenir financièrement une SCIC. Les aides financières accordées par les collectivités territoriales aux sociétés coopératives d'intérêt collectif sont cependant soumises au régime juridique des interventions économiques des collectivités territoriales définies aux articles L.1511-1 à L.1511-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Organes dirigeants

- La composition des sociétés coopératives d'intérêt collectif répond, sous réserve des prescriptions particulières de la loi du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, aux mêmes règles que celles

107. Les CIGALES (Club d'Investisseurs pour une Gestion Alternative et Locale de l'Épargne Solidaire) sont une structure de capital risque solidaire mobilisant l'épargne de ses membres au service de la création et du développement de petites entreprises locales et collectives (SARL, SCOP, SCIC, SA, association, ...).

définies par le code de commerce pour les SA et SARL. Une SCIC est donc composée d'un conseil d'administration ou d'un directoire, d'un conseil de surveillance, d'un président et d'une assemblée générale.

Personnel

- Le personnel est recruté selon les règles du droit privé à savoir par contrat à durée déterminée ou contrat à durée indéterminée. Les statuts d'une SCIC peuvent également prévoir qu'un personnel bénévole pourra participer à l'activité de la société.

Avantages

- Le statut d'entreprise convient mieux que le statut associatif à l'exercice d'activités marchandes,
- La SCIC s'inscrit dans « l'économie sociale » locale et permet d'organiser une dynamique pérenne de développement local,
- Par l'obligation de représentation des salariés et des usagers, le pouvoir ne peut se concentrer sur une seule personne ou une seule structure associée,
- Mode de décision démocratique :
1 associé = 1 voix,
- Responsabilité des associés limitée à leurs apports,
- Participation des collectivités publiques au capital admise,
- Possibilité de devenir dirigeant en conservant son statut de salarié,
- Transformation de toute société ou d'association en SCIC sans changement de personne morale,
- Rassure les financeurs y compris les entreprises notamment parce que les excédents restent dans la structure.

inconvénients

- Agrément préfectoral à obtenir,
- Réelle coopération entre acteurs indispensable,
- Ingénierie et délais de constitution (catégories d'associés à réunir, projet à définir collectivement, statuts),
- Complexité de l'organisation du pouvoir démocratique si le choix est fait d'une répartition des associés en collèges,
- Absence de régime fiscal adapté,
- Accès aux financements et aux marchés publics strictement encadrés,
- Fragilité, due en particulier au fait que la pérennité repose sur l'engagement de personnes physiques et que celles-ci peuvent facilement changer (turnover),
- Contrôles permanents (information du préfet lors de toute modification de statuts ou d'objet social, comme toute société : communication aux autorités compétentes des documents ou renseignements relatifs à son activité, son fonctionnement et sa situation financière).

① Le transport public et privé de personnes en milieu rural et périurbain, activités et qualifications juridiques

L'article 29 de la LOTI indique que les transports routiers non urbains de personnes comprennent :

- les services réguliers publics,
- les services privés,
- les services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places et,
- les services occasionnels publics.

Ces quatre pratiques renvoient à deux réalités juridiques : les services publics et les services privés de transport.

Service public et service privé de transport routier de personnes

- L'activité de transport routier de personnes peut constituer un service public ou privé. Elle est un service public au sens du droit public lorsqu'elle satisfait certains critères. Dans l'hypothèse inverse elle ne l'est plus, comme par exemple lorsque l'activité est organisée pour les besoins de fonctionnement de la personne publique ou privée qui l'a prise en charge notamment pour le transport de son personnel ou de ses membres¹⁰⁸.

Cette distinction service public/service privé de transport ne se confond pas avec celle de transport public/transport privé qui repose sur le public visé. Elle se fonde au contraire sur l'organisation et l'intérêt du service.

Lorsque l'activité de transport est assurée par une personne publique ou par une personne privée sous le contrôle d'une personne publique et qu'elle satisfait un besoin d'intérêt général, il s'agit en principe d'un service public de transport. Une telle qualification entraîne d'importantes conséquences quant à l'organisation et au fonctionnement de l'activité. En effet, elle détermine d'une part les règles de droit qui lui sont applicables et d'autre part l'autorité compétente pour la prendre en charge. En tant que services publics, les services publics de transport routier de personnes doivent répondre à certains impératifs de fonctionnement et d'organisation découlant des principes de continuité, d'égalité et de mutabilité des services publics. Il appartient aux autorités organisatrices de transport routier de les prendre en charge et les entreprises de transport qui les exécutent doivent être inscrites à un registre tenu par le préfet de région.

108. Article 29 de la Loti.

Autorités organisatrices de transport routier de personnes :

- les Départements pour les transports départementaux et scolaires en dehors des périmètres de transports urbains. Ils sont des autorités organisatrices de premier rang (A01).
- les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), syndicats mixtes et communes ayant reçu pour mission d'organiser les transports à l'intérieur de périmètres de transport urbain. Ils sont également des autorités organisatrices de premier rang mais le sont uniquement à l'intérieur du périmètre de transports urbains. Ils sont également dénommés autorités organisatrices de transports urbains (AOTU).
- certains établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), syndicats mixtes ou communes, qui agissent par délégation de compétence des autorités organisatrices de premier rang. Ils sont appelées autorités organisatrices de second rang ou A02.
- les régions pour les transports d'intérêt régional et les transports routiers exécutés en substitution des services ferroviaires régionaux

Lorsque l'activité de transport de personnes est organisée par des collectivités publiques, des entreprises et des associations pour leurs besoins normaux de fonctionnement, c'est-à-dire pour le transport de leur personnel ou de leurs membres, il s'agit à l'inverse d'un service privé de transport. Il peut notamment être destiné à une catégorie particulière d'administrés, aux clients d'une entreprise ou encore aux membres d'une association dont l'objet principal n'est pas le transport de personnes. Si l'organisation de ce type de transport privé est libre, son exécution reste néanmoins soumise à certaines règles définies par le décret n°82-242 du 7 avril 1987.

Le transport public routier non urbain de personnes

- Ce type de transport comprend 3 catégories :
 - les services publics réguliers,
 - les services publics à la demande,
 - les services occasionnels publics.

Les premiers sont les « services offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance¹⁰⁹ ». Il s'agit par exemple des dessertes extra-urbaines régulières comme les transports départementaux hors PTU.

Les services à la demande s'en distinguent par le mode de détermination des services offerts à la place et par la capacité des véhicules destinés à répondre aux attentes des usagers. En effet, les éléments caractéristiques de ces services, notamment les itinéraires, les points d'arrêt et les horaires, sont fixés en fonction de la demande des usagers et exécutés au moyen de véhicules d'au moins quatre places.

109. Article 25 du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

Les services occasionnels publics renvoient, eux, à deux types de services de transport de personnes :

- les circuits à la place,
- les mises à disposition d'un véhicule à l'attention exclusive d'un groupe.

Les premiers sont les services « dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent, sauf dispositions particulières, les voyageurs à leur point de départ¹¹⁰ ». Les seconds visent les mises à disposition exclusives de véhicules au profit d'un ou plusieurs groupes d'au moins dix personnes, constitués avant leur prise en charge. Il s'agit par exemple de la desserte par autocar d'un événement particulier (concert, exposition). Ces deux types de services occasionnels ne peuvent être exécutés que par des entreprises inscrites à un registre tenu par le préfet de région. Pour les services occasionnels effectués par des véhicules de moins de neuf places et dépassant les limites du département, une autorisation délivrée par le préfet de département concerné est nécessaire.

Seuls les deux premiers types de transport de personnes évoqués relèvent de la notion juridique classique de service public en raison de leur organisation, de leur financement par une personne publique et de la mission d'intérêt général qu'ils poursuivent.

Les services privés de transport routier de personnes

- Les services privés de transport sont définis par l'article 29 de la Loti comme ceux « organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres ». Contrairement aux services publics de transport, l'organisation d'un service privé de transport n'implique pas d'inscription au registre des transporteurs ni de déclaration. Sa mise en place s'en trouve donc simplifiée.

Trois conditions cumulatives sont nécessaires à cette qualification de service privé :

- le transport doit être effectué à titre gratuit,
- exécuté au moyen de véhicules appartenant à l'organisateur ou pris en location sans conducteur
- et servir exclusivement aux besoins de fonctionnement de l'établissement de l'intéressé.

Six catégories de service correspondent à cette définition de service privé de transport :

- Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins normaux de fonctionnement par les collectivités publiques, les établissements d'enseignement, les entreprises et les associations ;
- Les transports organisés pour répondre à leurs besoins normaux de fonctionnement et à l'exclusion des déplacements à caractère touristique par :
 - des collectivités territoriales ou leurs groupements pour des catégories particulières d'administrés dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences,
 - les établissements publics départementaux ou communaux accueillant des personnes âgées, les établissements d'éducation spécialisée, les établissements d'hébergement

110. Article 32 du décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

pour adultes handicapés et personnes âgées et les institutions du travail protégé pour les personnes qui y sont accueillies,

- les établissements d'enseignement sous réserve des dispositions relatives au transport scolaire (articles L.213-11 à L.213-14 du code de l'éducation) et à condition que ces transports soient réservés aux élèves, au personnel des établissements voire aux parents d'élèves participant à l'encadrement des élèves,
- les entreprises pour leur clientèle,
- les associations pour leurs membres à condition que ce transport soit en rapport direct avec l'objet statutaire de l'association et que cette dernière n'ait pas pour objet principal le transport de ses membres.

② Le périmètre de transports urbains (PTU)

Pour qu'un réseau de transports urbains reçoive juridiquement la qualification de « transports urbains », il est nécessaire de procéder à l'instauration d'un périmètre de transports urbains (PTU). Pour la collectivité publique concernée, cela signifie que la création de services de transports urbains est subordonnée à la prise d'une délibération créant un périmètre de transports urbains. Les communautés d'agglomération et les communautés urbaines ne sont pas soumises à cette règle de procédure, leur arrêté de création valant établissement d'un PTU¹¹¹.

En l'absence de création d'un PTU, les services de transports constituent des services de transports non urbains et sont soumis à une réglementation spécifique, quelle que soit leur étendue géographique.

L'échelle du périmètre de transports urbains

- Le périmètre de transports urbains recouvre le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes. Certains PTU s'étendent cependant au delà des seules limites de l'agglomération urbaine, empiétant dans certains cas sur les zones rurales.

Ce périmètre peut, par ailleurs, être celui de plusieurs communes adjacentes ayant fait le choix d'organiser en commun un service de transports publics de personnes.

La création du périmètre de transports urbains et ses effets

- La création d'un PTU implique le maire lorsqu'il vise une commune, les maires compétents lorsque le PTU couvre le territoire de plusieurs communes adjacentes ou le président de l'établissement public organisateur de transports. Il appartient à ces derniers, après délibérations des organes compétents, de saisir le préfet afin qu'il arrête la création du PTU. Dans la mesure où cette création produit ses effets sur le plan départemental des transports, le préfet doit saisir pour avis le conseil général. Ce dernier disposera d'un délai de trois mois pour le formuler. Le préfet pourra prendre l'arrêté constatant la création du PTU dans le mois suivant la transmission de cet avis ou à l'expiration du délai de trois mois précité en l'absence de décision du conseil général. Dans le cas où la création du PTU intéresse plusieurs départements, cet arrêté devra être pris conjointement par les préfets intéressés.

Comme il vient d'être évoqué, la création d'un PTU ou sa modification produit ses effets sur le plan départemental des transports et donc sur l'organisation des transports non urbains. Une création voire une modification de PTU entraîne ainsi une substitution de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains (commune, syndicat mixte ou EPCI) à l'autorité organisatrice de transports non urbains « dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées avec l'entreprise pour les services de transports effectués intégralement dans le périmètre de transports urbains ».

111. Article 72 de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

L'AOTU peut en outre interdire aux lignes interurbaines tout trafic local à l'intérieur du périmètre. Mais, dans la mesure où l'économie des transports non urbains repose souvent sur la clientèle qu'ils véhiculent dans ou à l'approche des villes, l'AOTU autorise fréquemment et par décision expresse, les dessertes de lignes départementales à l'intérieur de son périmètre. Cette formule se justifie également par l'objet de ces transports à savoir relier les collectivités dont celles qui ont en charge l'organisation des transports urbains.

L'intérêt financier de créer un périmètre de transports urbains : le versement transport

- Le versement transport relève des articles L.2333-64 à L.2333-75 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Ce versement peut être perçu dans toutes les communes de plus de 10 000 habitants ou dans le ressort d'un établissement public compétent en matière de transports, sous réserve du respect des seuils de population fixés à l'article L.2333-64 du CGCT.

En dehors de la région Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et des associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés. Le versement transport est assis sur la totalité du salaire servant de base de calcul des cotisations de Sécurité sociale des employés dont le lieu de travail effectif se situe à l'intérieur du périmètre du versement transport à savoir le salaire proprement dit ainsi que les indemnités ayant le caractère de salaire.

Le taux du versement transport est fixé ou modifié par une délibération de l'organe délibérant de l'autorité compétente (conseil municipal pour les communes, comité syndical pour les syndicats intercommunaux et conseil communautaire pour les communautés). La Loi fixe cependant les taux maxima du versement de transport que l'autorité organisatrice ne peut dépasser. En ce sens, ce taux ne peut dépasser :

- 0,55% des salaires, lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;
- 1 % des salaires, lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;
- 1,75% des salaires, lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transports collectifs en mode routier ou guidé.

Les communautés de communes et les communautés d'agglomération ont la faculté de majorer de 0,05 % les taux maxima précités et un taux additionnel à savoir 0,5 % peut être retenu par certains syndicats mixtes dits « loi SRU ».

Ces derniers syndicats mixtes témoignent de la volonté des pouvoirs publics d'encourager, au sein d'une aire urbaine, la coopération entre les autorités organisatrices de transports urbains, non urbains voire ferroviaires de personnes ainsi que la coordination de leurs réseaux de transports respectifs. Ce taux

additionnel leur permet, notamment, de financer des missions d'intérêt commun. Ce syndicat mixte est ainsi chargé par l'article 30-1 de la Loti :

- d'organiser des services publics réguliers ou à la demande, en lieux et place des autorités organisatrices de transports (AOT),
- de gérer les équipements et infrastructures de transports,
- de coordonner les différents services organisés par les autorités organisatrices de transports,
- de proposer des offres nouvelles de transport sur certaines zones périurbaines,
- de mettre en place une organisation de systèmes de rabattement,
- de créer des pôles d'échanges entre réseaux,
- de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers, de promouvoir une tarification coordonnée et des titres de transports harmonisés.

Le syndicat mixte SRU exerce trois compétences obligatoires : la coordination des services organisés par chacun des membres du syndicat, la mise en place d'un système d'information multimodale à l'intention des usagers et la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. Il peut également exercer des compétences facultatives sur délégation de ses membres : d'une part, organisation de services publics réguliers ou de services à la demande et, d'autre part, réalisation et gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

③ Une offre de transports adaptée, considérations d'ordre méthodologique

Une réflexion globale de départ

- Le périmètre de transports urbains recouvre le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes. Certains PTU s'étendent cependant au-delà des seules limites de l'agglomération urbaine, empiétant dans certains cas sur les zones rurales.
Ce périmètre peut, par ailleurs, être celui de plusieurs communes adjacentes ayant fait le choix d'organiser en commun un service de transports publics de personnes.

La nécessité d'une planification

- **Le plan de déplacements urbains**
Ce plan vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il favorise un usage coordonné de tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie, la promotion des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise en conséquence les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

Destiné à promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs, il a pour champ territorial d'application le périmètre de transports urbains (PTU). Ce périmètre correspond :

- soit au territoire d'une commune ou d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes ;
- soit au territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transport public de personnes (article 27 de la LOTI).

Sur ce territoire, le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement en visant notamment :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants (vélo ou marche à pied),
- à encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation de transports en commun et du covoiturage.

Le contenu de ce plan doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement (DTA), ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis

la LAURE de 1996, il est élaboré par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains, après avis des conseils municipaux, généraux et régionaux concernés.

Il est important que ces politiques de transport urbain s'inscrivent dans les schémas multi-modaux de services collectifs élaborés par l'Etat au niveau régional et des schémas régionaux de transports élaborés par les régions.

Hors des zones urbaines, les autorités compétentes en matière de transport routier de personnes, à savoir les départements, disposent également d'un document de planification. Ce dernier leur permet d'organiser, sur tout leur territoire, les services de transports non urbains dont le transport scolaire ainsi que leurs relations avec les autres autorités compétentes en matière de transport (région, départements voisins, autorités organisatrices de transports urbains et collectivités territoriales).

■ Le Plan de déplacement Entreprise (PDE)

Ce document vise à encourager l'utilisation par les salariés de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports publics, vélo, marche à pied, autopartage et/ou covoiturage. Il concerne les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la loi SRU impose la création d'un « service de conseil en mobilité » à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants (entreprises ou groupements d'entreprises, administrations, collectivités territoriales, centres hospitaliers, établissements d'enseignement, associations). Ces conseils en mobilité et les délégations régionales de l'Ademe pourront aider l'entreprise ou la collectivité qui souhaite mettre en place un PDE.

■ Le Plan de déplacements établissements scolaires (PDES)

Le plus souvent mis en place par des communes, ce plan permet d'organiser les déplacements sur les trajets domicile-école et de promouvoir des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Il repose notamment sur la mise en place d'un dispositif de concertation et sur la réalisation d'un diagnostic de l'existant.

La réussite d'une telle démarche repose notamment sur la capacité des différents acteurs concernés (parents, enfants, éducation nationale, services municipaux, associations et autorité organisatrice de transport de personnes compétente) à sensibiliser les intéressés et à communiquer sur les points forts du dispositif défini. La pérennité du projet, elle, dépendra de l'évaluation et du suivi des mesures mises en place. Les délégations régionales de l'Ademe pourront assister la collectivité ou l'établissement qui se lance dans une telle démarche voire soutenir financièrement le projet.

4 Réglementation générale du transport routier de personnes

L'organisation d'une offre de transport de personnes repose sur deux réalités juridiques : le droit au transport et le droit du transport. Les titulaires du premier sont les citoyens français. Le second vise, plus spécifiquement ici, les autorités organisatrices de transport de personnes (AOT) que sont l'Etat, la région, le département, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes et certaines communes. Ce droit du transport public de personnes vise l'ensemble des normes édictées pour favoriser la mise en œuvre du droit au transport par les AOT. Ce sont, par exemple, les règles de compétences des AOT ou encore les règles relatives à l'organisation ou à l'exécution des services de transports publics.

Notion de droit au transport

- Le droit au transport a été posé par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 établissant les fondements de l'organisation des services publics de transport en France. Ce droit permet à tout citoyen de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité ». Sa mise en œuvre par les personnes publiques compétentes repose notamment sur la notion d'égalité de traitement des usagers, égalité susceptible d'être assouplie lorsque certains de ces derniers connaissent des difficultés de déplacement liées à leur état physique ou à leur condition sociale (article 2 de la LOTI). La liberté de l'usager est également à prendre en compte dans la mise en œuvre de ce droit au transport. Elle recouvre la liberté de se déplacer et de choisir un mode de transport adapté à son mode de déplacement. L'offre de transport doit donc être accessible et plurielle.

Droit du transport public et privé de personnes

Conformément aux textes européens, la distinction entre transport public ou privé repose sur le fait qu'il soit organisé par une personne pour le compte d'autrui (transport public) ou pour son compte propre (transport privé).

- **Cadre juridique du transport public de personnes**
La LOTI pose les principes généraux applicables aux transports intérieurs. Elle précise les conditions d'élaboration et de mise en œuvre de la politique globale des transports et définit les missions du service public de transport en France. Etablissant une distinction entre les transports urbains et les transports non urbains de personnes, elle renvoie au décret n°85-891 du 16 août 1985 pour les conditions d'exécution des transports publics sur ces zones. Les transports effectués par les taxis, les voitures de petite et grande remise, les ambulances et les voitures de pompes funèbres, sont bien des transports publics mais de nature commerciale, ils relèvent de réglementations particulières.
- **Cadre juridique du transport privé de personnes**
Contrairement au transport public, le transport privé correspond à la notion de service privé de transport (article 5 LOTI). Ces services sont organisés pour le compte de la personne qui l'organise et ne relèvent donc pas d'une profession. Ils constituent une activité dont l'organisation est libre sous réserve du respect des dispositions du décret n°87-242 du 7 avril 1987, de la police générale, de l'ordre public et de la sécurité.

⑤ Réglementations particulières relatives au transport routier de personnes

Aux côtés des services publics et privés de transport de personnes régis par la LOTI, certaines activités commerciales prennent en charge des déplacements de personnes en zones urbaine et rurale. Ces dernières, assumées par les taxis, les véhicules de petite ou grande remise et les ambulances, relèvent de législations distinctes de la LOTI.

Le transport de personnes par taxi

- Cette activité est régie par la loi n°95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi. Elle précise notamment que l'appellation de taxi est réservée « à tout véhicule automobile de neuf places au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages ».

Des taxis inscrits au registre des transporteurs publics de personnes peuvent être utilisés pour effectuer un transport à la demande en zone rurale en l'absence de ligne régulière de bus ou d'autocar. Il est nécessaire pour cela qu'une convention, conclue entre l'autorité organisatrice de transport et certains taxis après leur mise en concurrence, détermine les conditions de ce service ainsi que les droits et obligations des parties. Les taxis doivent être réservés à l'avance et leurs trajets prédéfinis. Ce mode de déplacement permet notamment aux autorités organisatrices de transport n'ayant pas les moyens financiers de mettre en place ou de maintenir une ligne régulière de transport de personnes, de proposer une solution minimale de transport aux habitants de son territoire.

Le transport de personnes par voitures de petite remise

- La loi n°77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de « petite remise » définit ce moyen de transport ainsi que ses conditions d'exercice. Elle définit ces véhicules comme des « véhicules automobiles mis, à titre onéreux, avec chauffeur, à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages ».

A la différence des taxis, ils ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique à la recherche de clients. Ils ne peuvent pas non plus porter de signes distinctifs à caractère commercial, concernant leur activité, visibles de l'extérieur.

Rien n'empêche qu'une entreprise assurant un service de transport par l'intermédiaire de voitures de petite remise puisse assurer un transport à la demande en zone rurale. Elle doit cependant être inscrite au registre des transporteurs. Une convention passée entre l'autorité organisatrice de transport compétente et cette dernière entreprise après mise en concurrence devra par ailleurs formaliser cette prise en charge.

Le transport de personnes par voitures de grande remise

- Les voitures de grande remise sont les voitures de tourisme de luxe. L'exploitation de ces voitures est régie par les articles L.231-1 à L.231-4 et R.231-1 à R.231-9 du code du tourisme et précisée par une circulaire du ministre délégué au tourisme en date du 3 juin 1991, rappelée par une circulaire du 5 décembre 2000. Ces véhicules sont conduits par leur propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. Elles doivent comporter cinq places au moins et sept au plus pour les passagers. A la différence de la petite remise, elles ne s'adressent pas à tous les usagers, mais à une clientèle de luxe. Comme les véhicules de petite remise, ceux de grande remise ne peuvent pas stationner sur la voie publique en attente des clients.

Le transport par ambulance

- Ce transport est régi par les articles L.6312-1 à L.6313-1 du Code de la santé publique. Il constitue un transport sanitaire, « transport d'une personne malade, blessée ou parturiente, pour des raisons de soins ou de diagnostic, sur prescription médicale ou en cas d'urgence médicale, effectué à l'aide de moyens de transports terrestres, aériens ou maritimes, spécialement adaptés à cet effet ».

En raison de l'augmentation fulgurante des frais de transport sanitaire, l'assurance-maladie soutient le covoiturage de patients au sein d'ambulances par le biais de conventions passées avec les transporteurs sanitaires.

Précision concernant le transport de personne par l'intermédiaire d'une location de véhicule sans chauffeur

La location de véhicule sans chauffeur s'analyse juridiquement comme une activité de louage de choses, régie par les dispositions du code civil. Elle ne constitue donc pas une activité de transport de personnes.

6 Transport public routier de personnes : modes d'exploitation

Les autorités organisatrices de transports de personnes ont le libre choix du mode de gestion du service dans le cadre de l'article 7-II de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). L'exécution du service peut ainsi être assurée soit en régie par une personne publique sous la forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La nature de cette dernière convention dépendra notamment du mode de rémunération retenu pour l'exploitant.

La gestion en régie d'un transport public routier de personnes

- L'article 7-II de la LOTI prévoit que l'exécution des services publics de transports de personnes est assurée « soit en régie par une personne publique, sous forme de service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé, à cet effet, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente (...) ». Sur ce fondement, le décret du 16 août 1985 définit ces régies (article 12) avant d'en préciser les modalités de fonctionnement (articles 13 à 21). Ainsi, « une régie de transport a pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes et, à titre accessoire, toutes activités de transport ou connexes à celui-ci effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice. Les régies visées à l'article 7-II de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière. Elles sont créées par des délibérations de l'autorité organisatrice ».

Conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales, ces dernières peuvent opter pour l'une ou l'autre de ces formes de régie. Une circulaire du ministère de l'Intérieur du 14 février 1986 recommandait cependant l'abandon de la régie dotée de la seule autonomie financière au profit de l'établissement public à caractère industriel et commercial chaque fois que l'importance de l'activité de transport nécessitait une organisation nettement individualisée et notamment lorsque l'activité de la régie comportait l'exécution de services occasionnels.

Ces régies doivent obligatoirement être inscrites au registre des transporteurs. Seules les régies de collectivités publiques locales effectuant des transports à des fins non commerciales et disposant de deux véhicules au maximum échappent aux conditions de capacité financière et de capacité professionnelle.

Les régies dotées de la seule autonomie financière

- Cette forme de régie directe est seulement dotée de l'autonomie financière, elle ne dispose pas de la personnalité morale. Elle n'est donc qu'une simple forme de gestion du service public par l'autorité organisatrice de transports, une gestion sans intermédiaire. Cette régie directe fonctionne comme un service de la collectivité, les principes généraux du droit administratif devraient en conséquence lui être applicables cependant, en raison de la nature industrielle et commerciale de l'activité de transport, ils ne s'appliquent qu'aux actes relatifs à son organisation ainsi qu'au directeur. En ce sens, le contentieux

des actes de la régie relève en grande partie des juridictions civiles et son personnel de droit privé est placé sous l'autorité du directeur et nommé par l'organe délibérant de la collectivité à l'origine de sa création. La régie dotée de la seule autonomie financière est gérée par le directeur (responsable d'exploitation), désigné par l'exécutif de l'autorité organisatrice. Il est assisté d'un comptable public (comptable de la collectivité).

En ce qui concerne son autonomie financière, elle renvoie simplement à la création d'un budget annexe à la collectivité publique. Il contient ainsi les seuls comptes retraçant les recettes et les dépenses de la régie (article 20 du décret du 16 août 1985).

L'établissement public industriel et commercial (EPIC)

- Cette forme de régie de transport dispose à la fois de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'EPIC est avant tout un établissement public c'est-à-dire une personne morale de droit public. Il gère les services de transports de personnes, activité de nature industrielle et commerciale, c'est pourquoi il possède le caractère industriel et commercial. Ce dernier caractère a pour effet de soumettre au droit privé ses rapports avec les tiers ainsi que le statut de son personnel (hors directeur et comptable). Sa personnalité morale lui confère une certaine autonomie par rapport à la collectivité qui est à l'origine de sa création. En ce sens, cette dernière ne dispose sur la régie que d'un simple contrôle de tutelle. Certains actes sont ainsi soumis à l'autorisation préalable de la collectivité comme ceux qui sont susceptibles de l'engager.

Le fonctionnement interne de l'EPIC est déterminé par son règlement intérieur. Il lui appartient d'exécuter lui-même les services de transport. Il peut cependant, avec l'autorisation de l'autorité organisatrice de transports, sous-traiter certaines activités connexes à ces dernières.

La régie présentant la forme d'un établissement public industriel et commercial dispose d'un budget autonome, détaché du budget général de l'autorité organisatrice et faisant appel à des ressources propres (redevance des usagers, subventions, libéralités...).

La gestion de l'EPIC est partagée entre un conseil d'administration, un directeur et un agent comptable. Le conseil d'administration est composé d'au moins 9 membres nommés pour trois ans par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transports. Il nomme le directeur qui doit avoir la capacité professionnelle et l'honorabilité nécessaire à l'inscription au registre des transporteurs. Ce dernier est responsable devant le conseil d'administration qui l'a nommé et doit lui rendre compte de son activité. C'est lui qui assure la direction effective et permanente de l'activité de transport de personnes.

Enfin, l'agent comptable, comptable du trésor ou agent comptable nommé par le préfet, tient les comptes de l'établissement et intervient dans les procédures de dépense et d'encaissement des deniers publics. Il est placé sous l'autorité administrative du directeur.

Les délégations de service public de transport

- La jurisprudence du Conseil d'État admet le recours à la technique de la délégation de service public (DSP) dans la mesure où la rémunération de l'entreprise est substantiellement assurée par les

résultats de l'exploitation¹¹². Le « substantiel » a ainsi été fixé au départ à 30 % puis à 20 %¹¹³. Mais de manière générale, le juge administratif apprécie si le cocontractant supporte un risque d'exploitation. Si ce n'est pas le cas, il qualifiera le contrat de marché public.

Les contrats passés en procédure de DSP correspondent à un esprit de délégation de la gestion du service et à une prise de risque plus forte. Les règles de procédure de DSP sont définies par la loi Sapin du 29 janvier 1993 et ses textes d'application¹¹⁴. Après la phase de consultation, l'assemblée délibérante de l'autorité organisatrice compétente se prononce sur le choix du délégataire et confie contractuellement, la gestion du service de transport à ce dernier. La procédure de DSP présente l'intérêt d'être relativement souple dans la mesure où le processus de conventionnement prévoit une phase de négociation entre l'autorité publique habilitée à signer la convention et les entreprises admises à présenter une offre.

Ces contrats de DSP peuvent être classés en fonction de la répartition des risques industriel et commercial qu'ils organisent. Le risque industriel est lié aux aléas sur les coûts d'exploitation alors que le risque commercial est lié aux aléas de la fréquentation du service.

Le principal élément de distinction entre le contrat de marché public et le contrat de délégation de service public est le mode de rémunération du cocontractant : dans le cadre d'un marché public, le cocontractant de la personne publique est rémunéré par un prix dont le paiement n'est pas différé. Le recours à la délégation de service public aura également des conséquences juridiques très différentes du recours au code des marchés publics.

Les marchés publics de transport de personnes

- La procédure de marché public est conseillée lorsque l'esprit de la dévolution correspond d'avantage à une prestation de service qu'à une dévolution de gestion. L'article 1^{er} du code des marchés publics définit les marchés publics comme « les contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2 et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services ». Les pouvoirs adjudicateurs soumis au code des marchés publics sont notamment :
 - L'Etat et ses établissements publics autres que ceux ayant un caractère industriel et commercial,
 - Les collectivités territoriales et les établissements publics locaux.

L'hypothèse des contrats de partenariat pour la création d'un service de transport

- Certains contrats organisant un partenariat public privé peuvent être retenus pour la mise en place d'un service de transport d'ampleur suffisante. Il s'agit des contrats de partenariat. Ces derniers vont permettre à une autorité organisatrice de transport de confier à un tiers « une mission globale relative au financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur

112. CE, 15 avril 1996, Préfet des Bouches du Rhône. La loi n°2001-1168 du 11 décembre 2001 dite loi « MURCEF » a repris cette approche en se référant à une rémunération substantielle liée aux résultats du service, codifiée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

113. CAA de Marseille, 13 avril 2004, Ville de Marseille.

114. Voir les articles L.1411-1, R. 1411-1 et suivants du CGCT.

maintenance, leur exploitation ou leur gestion¹¹⁵ ». Le recours à ce type de contrat est réservé uniquement aux cas dans lesquels l'urgence, la complexité du projet ou l'efficacité économique d'un tel recours le justifie¹¹⁶. Le contrat de partenariat permet de faire porter au partenaire privé une partie des risques de l'opération. L'avantage de ces contrats est clair : ils permettent de couvrir l'intégralité de l'opération. Dans ce cas, les risques de conflits entre la conception et la réalisation sont inexistantes. Par ailleurs, l'autorité compétente n'a qu'un seul interlocuteur, ce qui facilite la transmission d'information et donc la coordination des différentes interventions. Ces contrats permettent également aux cocontractants de l'autorité organisatrice de transport d'avoir une importante marge de manœuvre et lui permettent non seulement de trouver les meilleures solutions techniques, économiques mais également de faire évoluer les prestations dans le temps, le contrat de partenariat étant un contrat de longue durée. Enfin, ces contrats permettent d'épargner les finances publiques locales au commencement puisque le paiement des prestations est étalé dans le temps.

En contrepartie, les contrats de partenariat font perdre à l'autorité organisatrice compétente, une partie importante de son contrôle de l'opération au profit du cocontractant privé.

Contenu des conventions

- La LOTI prévoit en son article 7.II que la convention par laquelle l'autorité organisatrice de transport confie l'exécution du service de transport à une entreprise doit fixer « la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service ». Elle doit par ailleurs définir les actions à entreprendre « par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre des transporteurs ».

En ce qui concerne les contrats de délégation de service public ou de marché public relatifs aux transports scolaires, les articles R.213-3 et suivants du code de l'éducation précisent les stipulations que doivent impérativement contenir ces derniers. Ces conventions doivent notamment préciser :

- les établissements scolaires et les points d'arrêt à observer,
- l'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien,
- le nombre de jours pendant lesquels le service est assuré,
- le nombre d'élèves prévus,
- les fréquences et les horaires à observer,
- les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves ainsi que les conditions de transport des personnes n'ayant pas qualité d'élève.

L'article R.213-6 dispose enfin que ces conventions « sont conclues par périodes entières correspondant à une ou plusieurs années scolaires » et que leur dénonciation ne peut intervenir que 105 jours au moins avant la date de la rentrée scolaire suivante.

115. Article L.1414-1 du CGCT.

116. Article L. 1414-2 II du CGCT.

● Réglementations relative au transport routier de personnes

- **La loi n°82-1153 d'orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982**
 - La LOTI établit les fondements de l'organisation des services publics de transport en France et pose pour la première fois le principe de multimodalité ou d'intermodalité des différents modes de transport. Elle définit par ailleurs le service public de transport, le territoire sur lequel s'exerce cette compétence ainsi que les autorités titulaires de cette dernière. Elle consacre enfin le droit au transport et la liberté de choix d'un mode de transport par l'utilisateur. Elle constitue le cadre juridique général de l'organisation des transports de personnes et de marchandises en France.

- **Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes**
 - Ce décret détermine les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes, pose les règles applicables aux régies de transports et précise les modalités d'établissement des PTU. Il définit par ailleurs les services de transports routiers non urbains de personnes ainsi que les modalités de fixation des tarifs leur étant applicables.

- **Décret n°87-742 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes**
 - Ce décret définit la notion de service privé de transport routier de personnes et en fixe les conditions d'exécution.

- **Loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques**
 - Elle conduit les autorités organisatrices de transport (AOT, AOTU, A02) à organiser une procédure de mise en concurrence des entreprises si ces autorités font le choix de déléguer l'exploitation de leur service de transport public par le biais d'une convention de délégation de service public. Ses dispositions ont été intégrées au code général des collectivités territoriales aux articles L.1411-1 et R.1511-1 et suivants.

- **Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**
 - Elle rend obligatoire la réalisation d'un plan de déplacements urbains au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle prescrit également la création de plans pour la qualité de l'air au sein de chaque région et de plans de protection de l'atmosphère au sein d'agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones ayant dépassé les valeurs limites. Elle prescrit enfin la réalisation de pistes cyclables à l'occasion des réalisations ou de rénovations des voies urbaines ne constituant ni une autoroute ni une voie rapide, si les besoins et les contraintes de la circulation n'y font pas obstacle.

- **Loi d'orientation n°98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions**
 - Cette loi posa la nécessité d'engager une concertation sur la mise en œuvre d'aides aux chômeurs en fin de droits et aux demandeurs d'emploi de moins de vingt-six ans en matière de transports collectifs. Cette concertation fut réalisée entre l'Etat, les départements, les communes et les associations pour l'emploi dans l'industrie et le commerce.

- **Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)**
 - Par cette loi, les Régions se sont vues confier l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Elle institue par ailleurs le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) qui fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre espaces urbains, espaces naturels et agricoles. Les PDU doivent y être compatibles. Elle conforte ces derniers plans, leur permettant de définir des périmètres à l'intérieur desquels les conditions permettent de réduire ou de supprimer les obligations en matière d'aires de stationnement inscrites dans les plans locaux d'urbanisme. La loi SRU crée également un syndicat mixte susceptible de prélever un versement de transport additionnel au taux maximal de 0,5 % s'il possède pour compétences la coordination des services de transport que ses membres organisent, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers et la poursuite de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. Elle étend enfin la possibilité donnée aux employeurs de participer ou non au financement des frais de transports publics urbains de leurs employés, jusqu'alors limitée à la seule région parisienne.

- **Loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux**
 - Cette loi insère au sein de l'article 29 de la LOTI un alinéa prévoyant qu'il peut être fait appel, sous certaines conditions, à des particuliers ou à des associations inscrits au registre des transports, en cas de carence de l'offre de transport (alinéa 9 de l'article 29 de la LOTI).

- **Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**
 - Elle pose le principe général de l'accessibilité pour toute personne handicapée de la « chaîne de déplacement ». Dans un délai de 10 ans à compter de cette loi, soit au plus tard le 12 février 2015, les transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

- **Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dit règlement sur les obligations de service public dans les transports (règlement ROESP)**
 - Ce règlement pose les règles régissant les relations entre les AOT et leurs opérateurs dans l'ensemble des pays de l'Union. Son entrée en vigueur est programmée pour le 3 décembre 2009. Il consacre la liberté de choix du mode de gestion des services de transport par les collectivités. Il vise aussi bien les services locaux, régionaux, nationaux qu'internationaux, effectués par chemin de fer et par route. Il a vocation à régir l'ensemble des contrats de transport quels qu'ils soient, délégations de service public ou marchés publics même si, pour ces derniers, les règles de passation des contrats sont celles prévues dans les directives marchés publics. Il fixe ainsi certaines mentions obligatoires tenant au contenu du contrat telles

qu'une définition claire des obligations de service public que l'opérateur se voit confier, la ou les zones géographiques concernées, les modalités de calcul de la compensation financière qui lui est octroyée ainsi que la nature et l'étendue de ses droits exclusifs.

Autres sources :

- **Code de l'éducation**
 - notamment les articles L.213-11 et suivants concernant les transports scolaires,
- **Code général des collectivités territoriales,**
 - articles L.1411-1 et suivants concernant les délégations de service public ainsi que les articles L.2333-64 et suivants relatifs aux versements destinés aux transports en commun,
- **Code de la route**
 - notamment les articles R.412-1 et suivants relatifs aux équipements des utilisateurs de véhicules,
- **Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007**
 - relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs,
- **Décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003**
 - relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes,
- **Décret n°2002-747 du 2 mai 2002**
 - relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs et des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises.

● Références bibliographiques et dématérialisées

→ Mobilité – généralités

- **Vers un droit à la mobilité pour tous : inégalités, territoires et vie quotidienne** / Dominique Mignot, Silvia Rosales-Montano, PUCA.- Paris : La documentation française, 2006, 104 p.
- **Mobilité et exclusion : éléments de synthèse sur la problématique « mobilité et exclusion » à partir d'une petite bibliographie chronologique** / Certu, Cete de l'Ouest.- Lyon : Certu, décembre 1998, 71 p.- (Coll. Rapports d'étude)
- **Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale** / Eric Le Breton.- Paris : Editions Armand Colin, octobre 2005, 256 p.- (Coll. Sociétales)
- **Mobilité et seniors : actes de la journée du club mobilité du 12 mars 2002** / Certu, DTT.- Lyon : Certu, sept. 2002, 144 p.- [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- **Mobilité des personnes âgées : analyse des enquêtes ménages déplacements.**- Lyon : Certu, mai 2001, 49 p.- [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- **Transports collectifs non urbains : données et analyses 2002** / Direction des Transports Terrestres.- Lyon : Certu, octobre 2002, 38 p.- (Coll. Les Données)
- **Le Mémento des services de mobilité.**- Paris : ARENE Ile-de-France, octobre 2008, 29 p.- [téléchargeable sur le site de l'ARENE Ile-de-France : www.arenidf.org]
- **Eléments fondamentaux des déplacements et de l'énergie.**- Lyon : Rhonealpennergie-Environnement, septembre 2007, 40 p.- [téléchargeable sur le site de Rhonealpennergie-Environnement : www.raee.org]
- **Changement climatique et transports – Manuel de recommandations à l'attention des acteurs territoriaux, Réseau Action Climat – France, février 2007, 128 p.**
- **Etat des lieux des services innovants de mobilité en Europe** / Yves Mathieu, Missions Publiques, Predit.- Bruxelles : Missions publiques OGM, avril 2002, 101 p.-[téléchargeable sur le site du Predit : www.predit.prd.fr]
- **Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse des besoins ?** - Paris : ETD, juillet 2007, 120 p.

- Club Innovations Transports des Collectivités : www.innovations-transports.fr [site internet]
- Portail-Annuaire des Sites et Services d'Information sur la Mobilité : www.passim.info [site internet]

→ Juridique

- Transport routier de personnes : droit et pratique / Jean-Luc Fioux.- Paris : Editions Delmas, décembre 2007, 452 p.-(Coll. Ce qu'il vous faut savoir)
- Le conventionnement des transports routiers départementaux de voyageurs, hors transport scolaire / Yvette Lartigau, Certu.- Lyon : Certu, octobre 1998, 76 p.-(Coll. Les Dossiers du Certu)
- Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport / Cete Nord-Picardie.-Lyon : Certu, 2006, 119 p.-(Coll. Les rapports d'étude)
- Société coopérative d'intérêt collectif. Bâtir un projet au service du territoire, Avise, janvier 2007, 106 p.-(Coll. Les cahiers de l'Avise, n°4)
- Scic et collectivités locales. Pourquoi et comment participer ?, Avise, janvier 2007, 21 p.- (Coll. Les Cahiers de l'Avise, n°5)

→ Transport à la demande

- Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action.- Lyon : Certu, juin 2006, 94 p.-(Coll. Les dossiers du Certu, n°171)
- Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences / Datar, DTT, Ademe. Paris : Datar, 2004, 285 p.-[téléchargeable sur le site de la documentation française : www.ladocumentationfrancaise.fr]
- Systèmes de transports à la demande, Enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation / Certu, Logma.- Lyon : Certu, décembre 2002, 105 p.- (Coll. Rapports d'étude) [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel : étude de faisabilité d'un repositionnement socioéconomique de ces marchés. Rapport phase 3 : 2000-2001. Cadre juridique et institutionnel, préférences suscitées, modélisation statistique et exploratoire de la demande / Arnaud Banos, Arnaud Izmbard, Didier Josselin, Predit, mai 2002, 67 p.- [téléchargeable sur le portail documentaire du MEEDDAT : <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr>]

- **Le transport à la demande et les dessertes souples : finalités, clientèles et performances des principaux systèmes** / Fors Recherche Sociale, IDF Conseils.- Paris : Fors recherche sociale, IDF Conseil, 2001, 129 p. [téléchargeable sur le portail documentaire du MEEDDAT : <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr>]

→ Autopartage

- **L'autopartage en France et en Europe, Etat des lieux et perspectives.**- Lyon : Certu, décembre 2008, 59 p.- (Coll. Rapports d'étude) [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- **Rhin-Autopartage, viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes [rapport d'étude Predit]** / Auto'trement, Roland Ribl & Associés, Stratégie & Gestion Publiques, Predit, octobre 2007, 202 p. [téléchargeable sur le site d'Auto'trement : <http://www.autotrement.com/rap.htm>]
- **Autopartage à Strasbourg** / Ademe, 2004, 4 p.- [téléchargeable sur le site de la délégation Alsace de l'Ademe, rubrique Publications > Transports : <http://www.ademe.fr/alsace/>]

→ Covoiturage

- **Le covoiturage en France et en Europe, Etat des lieux et perspective.**- Lyon : Certu, février 2008, 86 p.- (Coll. Rapport d'étude) [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- **Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation.**- Lyon : Certu, février 2009, 90 p.- (Coll. Rapport d'étude) [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]

→ Information multimodale

- **Systèmes d'information multimodale : une bibliographie commentée** / Certu.- Lyon : Certu, mars 1999, 88 p.- (Coll. Rapport d'étude) [téléchargeable sur le site du Certu : www.certu.fr]
- **Conseil en mobilité, une nouvelle mission, un nouveau métier : comment encourager les plans de déplacements pour les lieux d'activités.**- Lyon : Certu, novembre 2003, 296 p.

→ Dispositifs financiers

- **La tarification sociale et solidaire dans les transports publics départementaux : données et analyses.**- Lyon : Certu, novembre 2006, 94 p.- (Coll. Les Données)



30 rue des Favorites 75015 Paris
www.projetdeterritoire.com
Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site

photo couverture : Creatas
illustrations : Michel Cambon

Imprimé sur Artic Volume white
papier provenant de forêt gérée durablement 

Achévé d'imprimer sur les presses de l'imprimerie de Montligeon
61400 La Chapelle-Montligeon
ISBN : 978-2-914600-25-5
Dépôt légal N° 25113 – décembre 2009

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés, réservés pour tous pays.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur, est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées.

(art. L. 122-4, 122-5 et L. 335-2 du Code de la propriété intellectuelle).



Construire une offre locale de transport

Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain

Quels outils (centrales d'information, prêts et locations de véhicules, dispositifs financiers...) choisir pour assurer la mobilité des personnes en zones peu denses ? Quelles en sont les modalités d'exploitation et les conséquences juridiques et financières ?

Quel montage juridique retenir ?

C'est à ces questions que ce guide méthodologique, fruit d'un travail collectif conduit avec la DIACT, la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la Direction générale de l'action sociale (DGAS) et le CERTU, entend répondre à partir d'une analyse approfondie de systèmes innovants de transports publics et privés existants. Introduit par des éléments méthodologiques, ce guide, conçu sous forme de fiches techniques et juridiques, constitue une véritable boîte à outils.



décembre 2009

20 €

ISBN 978-2-914600-27-9

9782914600279