

INTERCOMMUNALITÉS



P.8 DOSSIER

MOBILITÉS : LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES MONTENT EN COMPÉTENCES

MENSUEL ÉDITÉ PAR INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE - www.adcf.org - 5,50 €

DANS L'ACTU

06

32^e ÉDITION
DE LA CONVENTION
NATIONALE DES
INTERCOMMUNALITÉS

DROIT

18

CONFLITS D'INTÉRÊTS
DES ÉLUS : PROCÉDURES
ET CARTOGRAPHIE DES
RISQUES

FOCUS

26

BORDEAUX
MÉTROPOLE

LES POINTS-CLÉS DU DÉCRET DU 20 AVRIL 2022

Des garanties minimales ont été définies
pour les fonctionnaires et les contractuels en cas
d'incapacité temporaire de travail, de maladie ou d'invalidité.
Il s'agit notamment des indemnités journalières
complémentaires lors d'un congé maladie.

Le taux de participation mensuel obligatoire
des collectivités territoriales et de leurs établissements
publics ne peut être inférieur à 7 euros en prévoyance
et 15 euros en santé pour chaque agent.

Les dispositions entreront en vigueur
le 1^{er} janvier 2025 pour le risque prévoyance ;
le 1^{er} janvier 2026 pour le risque santé.



Retrouvez le « **Décryptage
des nouvelles obligations de
l'employeur public territorial** »

sur reformepsc.mnt.fr

ou appelez nous :

► 0 980 980 210
(prix d'un appel local)
Du lundi au vendredi
de 8h30 à 18h30.





SÉBASTIEN MARTIN

Président d'Intercommunalités de France

INTERCOMMUNALITÉS

édito

UNE POLITIQUE GLOBALE DE L'EAU EST NÉCESSAIRE FACE AUX GRANDES SÉCHERESSES

Notre maison brûle, mais nous, intercommunalités, ne regardons plus ailleurs. Les vagues de chaleur qui se sont succédé à l'été ont marqué des records qui bientôt seront la norme. Elles ont imprimé une formidable tension sur nos systèmes hydriques. Des récoltes ont été perdues, des résidents ont été rationnés, des centrales ont été ralenties, sans parler des conséquences désastreuses sur notre biodiversité, nos paysages et nos forêts – il faut saluer l'action de nos pompiers et de tous les acteurs mobilisés pour faire face aux incendies en Gironde, en Bretagne, en Corse, en Isère, en Dordogne...

Ces vagues de chaleur soulignent aussi la complexité d'un approvisionnement en eau qui doit satisfaire tous les usages : agricoles (45 % de l'eau consommée), énergétiques (31 %), domestiques (21 %) et industriels (4 %). Ces interdépendances plaident pour une politique globale et transversale de l'eau gérée à l'échelle locale et permettant de tenir ensemble la production, l'adduction et le traitement de l'eau, la gestion des milieux aquatiques, des eaux pluviales, la prévention des inondations...

Intercommunalités de France plaide de longue date pour opérer ce changement de modèle qui bute encore sur l'excessif éclatement des services d'eau (la moitié des syndicats d'eau comptent moins de 4200 habitants). L'urgence est maintenant à la préparation du transfert de la compétence pour 2026 dans les intercommunalités qui ne l'ont pas encore opéré.

En prise directe avec les pénuries qu'il subit, le grand public est désormais sensibilisé à ces enjeux et s'interroge sur l'ampleur des fuites mesurées dans nos réseaux ou sur le nombre des fermetures de captages pollués, tandis qu'en France 400 000 personnes ne sont toujours pas branchées à un réseau de distribution d'eau potable. À la suite de l'épisode de sécheresse de cet été, l'ensemble des consommateurs, particuliers, agriculteurs, industriels... ont pris conscience de la nécessité d'organiser localement les débats sur le partage de la ressource.

Pour répondre aux enjeux, les besoins de financements seront considérables : sans compter la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations, il manque à l'échelle nationale de 1 à 3 milliards d'euros par an pour investir dans nos réseaux d'eau potable.

L'intercommunalité doit pouvoir pleinement jouer son rôle pour faire advenir une politique globale de l'eau, mais face à l'ampleur des besoins et l'urgence climatique, l'effort devra être partagé par tous. ●

« Pour une politique globale et transversale de l'eau gérée à l'échelle locale »

SÉBASTIEN MARTIN

INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

Édité par Intercommunalités
de France
22, rue Joubert - 75009 Paris
Tél. : 01 55 04 89 00

Directeur de la publication
Sébastien Martin

Rédaction
Tél. : 01 40 41 18 25
Rédacteur en chef
Sébastien Bayette
s.bayette@adcf.asso.fr

Conception,
direction artistique
et réalisation :
LUCIOLE

Correctrice : Delphine Sellier
Ont participé à ce numéro :
Sébastien Bayette, Oriane
Cébile, Anaëlle Contrepois,
Claire Delpech, Raphaël Meyer,
Carole Ropars.

Crédits photos des portraits :
p.3 : Lionel Pages, p.7 : DR,
p.12 : Philippe Grollier -
Région Occitanie, p.16 : LMI,
p.22 : DR, p.26 : bordeaux
metropole, p.31 : Yannick
Piro, p.32 : Département de
la Gironde, p.34 : DR

Régie publicitaire
FA Communication
Franck Abitbol
frank.abitbol@yahoo.fr
Tél. : 06 15 18 76 51

Déléguée générale
Floriane Boulay

Dépôt légal : Été 2017
Impression :
FREPEL - IMPRIMEUR
68920 Wintzenheim
ISSN 1253-5230

ABONNEMENT

**ABONNEMENT GRATUIT
EN VERSION PAPIER
ET NUMÉRIQUE,
POUR LES COMMUNAUTÉS
ADHÉRENTES À
INTERCOMMUNALITÉS
DE FRANCE**



→ Sommaire

06

DANS L'ACTU

32^e ÉDITION DE LA CONVENTION NATIONALE DES INTERCOMMUNALITÉS

07 • Anticiper les sécheresses et y faire face :
le rôle des intercommunalités

08

DOSSIER

MOBILITÉS : LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES MONTENT EN COMPÉTENCES

12 • Interview – Carole Delga, présidente de
la région Occitanie, Présidente de Régions
de France

14 • Comment les intercommunalités
favorisent la mobilité des salariés

16 • Tribune de Francis Demoz, délégué
général du Laboratoire
de la mobilité inclusive

18 • La prise de compétence mobilité
par les communautés de communes

20 • Retour d'expérience – Des solutions de
mobilité adaptées aux besoins du territoire

21 • Retour d'expérience – La communauté
du Mont des Avoirs agit en faveur des
mobilités durables et solidaires

22 • Interview de Philippe Poinot, maître
de conférences, Université Gustave-Eiffel,
Laboratoire Ville et Mobilité

24

DROIT

CONFLITS D'INTÉRÊTS DES ÉLUS : PROCÉDURES ET CARTOGRAPHIE DES RISQUES

26

FOCUS

BORDEAUX MÉTROPOLE

28 • Bordeaux Métropole intensifie
sa politique de partenariats
avec les territoires voisins

30 • Retour d'expérience – Un million
d'arbres pour lutter contre le réchauffement
climatique

31 • Interview d'Alain Rousset, président
de la région Nouvelle-Aquitaine

32 • Interview de Jean-Luc Gleyze,
président du département de la Gironde

34

FINANCES

34 • Interview de Guillaume Robert, chef du
service des Collectivités locales, Délégation
générale des Finances publiques (DGFIP)

La protection sociale des agents de la fonction **publique territoriale**



ACTEUR PARITAIRE DE LA PROTECTION SOCIALE
Santé - Prévoyance - Dépendance - Épargne
60 ans d'expertise

Ipsec, la référence du public, parapublic et des groupes
d'intérêt public du groupe Malakoff Humanis.



© Lionel Pages

32^e ÉDITION DE LA CONVENTION NATIONALE DES INTERCOMMUNALITÉS

LA PROCHAINE CONVENTION NATIONALE DES INTERCOMMUNALITÉS SERA ACCUEILLIE LES 5, 6 ET 7 OCTOBRE, PAR LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX ET SON PRÉSIDENT ALAIN ANZIANI. ELLE SE DÉROULERA DANS LE TOUT NOUVEAU PALAIS 2 L'ATLANTIQUE.

À l'aube d'une nouvelle législature, cette 32^e édition de la Convention nationale des intercommunalités de France sera consacrée aux relations État-collectivités. Car l'État ne pourra pas répondre aux enjeux majeurs auxquels est confronté notre pays sans s'appuyer sur les intercommunalités. Réindustrialisation, adaptation au changement climatique, politique globale de l'eau, gestion des déchets, mobilités, numérique, cohésion sociale... ces politiques sont d'ores et déjà conduites dans un cadre territorial. Au regard des compétences qu'elles exercent, les intercommunalités sont devenues incontournables. La place centrale qu'elles occupent aujourd'hui rend indispensable de développer un lien de confiance avec l'État. Ce lien doit être fondé sur la contractualisation et des engagements financiers pluriannuels plutôt que sur une profusion d'appels à projets.

Au programme

La première demi-journée du **5 octobre** sera dédiée à **l'assemblée générale des adhérents d'Intercommunalités de France** et, en parallèle, à celle de l'Association des directrices et directeurs généraux des communautés de France (ADGCF). Des « temps régionaux » seront prévus à l'issue des assemblées générales.

La partie ouverte au public de la Convention débutera le **6 octobre au matin** par une séance plénière : les discours d'ouverture seront suivis d'une table ronde ayant pour thème « Pour un nouveau couple État-Territoires ». Cette première séquence sera clôturée par Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion territoriale.

L'après-midi du **6 octobre** sera consacrée à différents ateliers orientés autour des sujets d'actualité des territoires : évolution de la fiscalité locale, politique de l'eau, sobriété foncière, politiques jeunesse... **La matinée du 7 octobre** proposera également de nombreux ateliers organisés en simultané.

Pour tirer le meilleur parti de ce programme riche, **des parcours thématiques sont proposés : institutions, finances, nouveaux modèles d'aménagement, attractivité et cohésion**. Sans compter nos traditionnels points d'information juridique.

Le congrès sera clôturé en fin de matinée le 7 octobre par une séance plénière : « Faire système : pour un développement vertueux de nos territoires » et par le discours de la Première ministre, Élisabeth Borne. ●

LA RÉDACTION

→ Infos et inscriptions

<https://conventioninterco2022.eventmaker.io/>

→ Les chiffres

3

jours

de débats et d'échanges

1 800

congressistes

attendus

120

intervenants





Anticiper les sécheresses et y faire face : le rôle des intercommunalités

INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE A COLLECTÉ PLUSIEURS RETOURS D'EXPÉRIENCE AUPRÈS DE SES ADHÉRENTS SUR LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE FACE À LA SÉCHERESSE.

Plusieurs intercommunalités font état d'importants dommages sur les réseaux en lien avec la sécheresse des sols. Ainsi, la rupture d'une canalisation dans une commune membre de la communauté d'agglomération du Cotentin a entraîné l'installation de conduites aériennes temporaire et l'engagement d'un programme de travaux par l'intercommunalité. Pour les territoires concernés, des investissements seront rendus nécessaires pour construire de nouveaux ouvrages de captage, pour réaliser des interconnexions ou traiter de nouvelles ressources, etc. Par ailleurs, des difficultés d'approvisionnement se font également sentir ou sont à prévoir, notamment dans les zones touristiques. En conséquence, des tensions peuvent émerger localement sur le partage de la ressource, notamment entre agriculteurs, industriels...

De nombreuses réflexions sont en cours sur les dispositifs de secours à mettre en œuvre. Outre les investissements dans les réseaux et installations, améliorer la connaissance sur la ressource en eau et son évolution, anticiper l'évolution des besoins, accompagner les acteurs du territoire dans la réduction des prélèvements et la limitation des impacts environnementaux de leurs activités sont autant d'actions portées par diverses intercommunalités.

Déjà dans son Manifeste à destination des candidats aux élections présidentielle et législatives, Intercommunalités de France portait de nombreuses propositions visant à améliorer la gestion de la ressource en eau, afin d'aller vers une approche globale. Un atelier sera d'ailleurs consacré à cette question lors de la 32^e Convention nationale des intercommunalités, à Bordeaux, les 5, 6 et 7 octobre prochains. ●

ORIANE CÉBILE



© Philippe Fritsch

C'est dit



PIERRE VELTZ

Ancien PDG de l'établissement public de Paris-Saclay

« À Saclay, pour la première fois dans notre histoire, la barrière qui séparait les grandes écoles des universités a volé en éclats. »

En bref

→ Le sol au programme du cycle de formation 2023 de l'Ihdate

« Le sol, ressource stratégique pour un aménagement durable » sera la thématique de cette formation en 8 sessions sur l'année 2023, qui s'adresse aux décideurs locaux. La campagne de recrutement pour le cycle de formation annuel 2023 s'achèvera le vendredi 7 octobre.

Infos et inscriptions :

candidatures-cycleAnnuel@ihdate.org

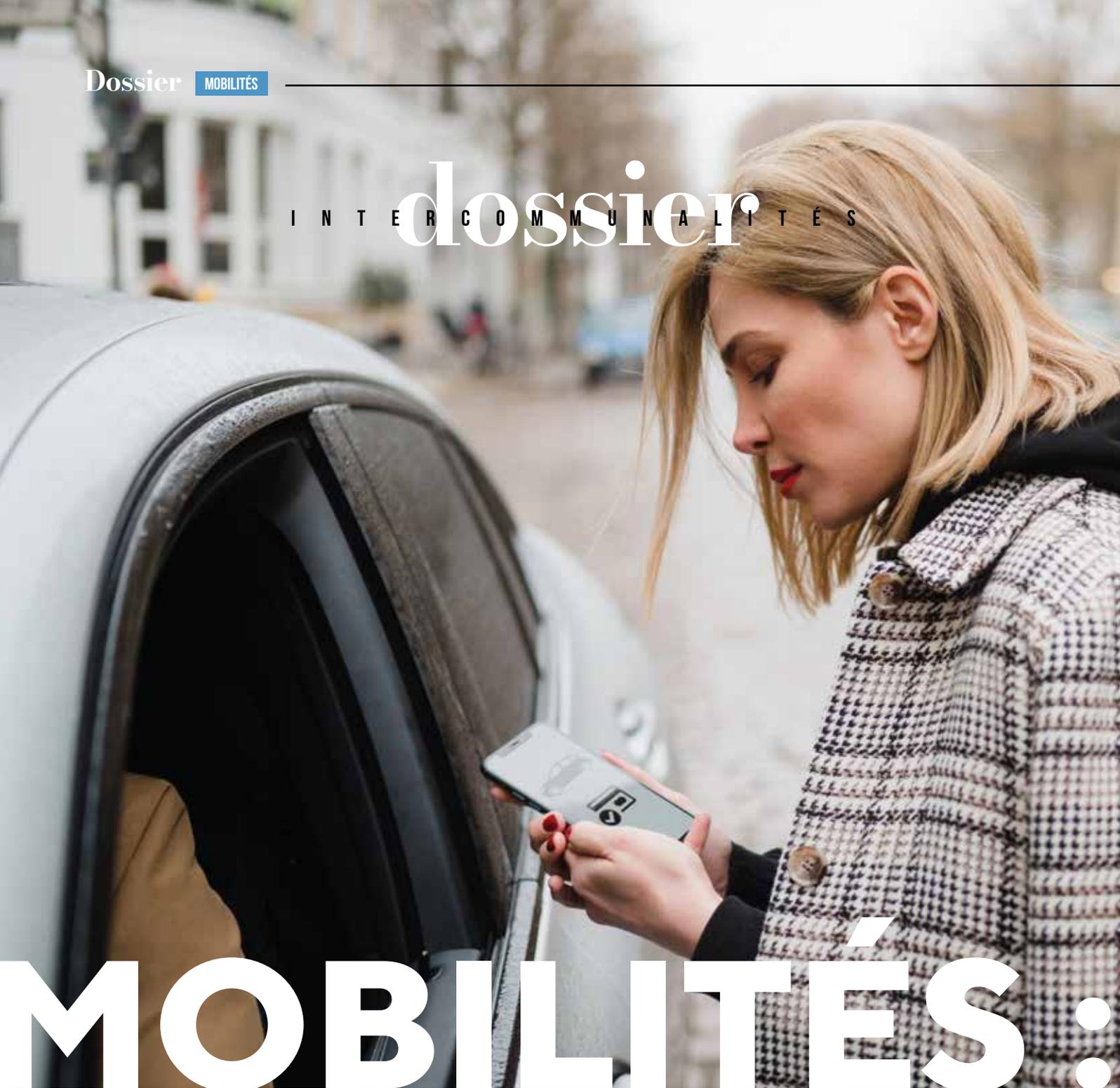
→ Quelle intégration de la qualité de l'air dans les PCAET ?

Atmo France et les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) ont dressé un premier bilan de la prise en compte de l'air dans les PCAET. La thématique a du mal à s'imposer et reste moins bien appréhendée que les champs de l'énergie ou du changement climatique. L'analyse de 30 PCAET a néanmoins permis d'identifier des dizaines de bonnes pratiques, ainsi que des recommandations pour améliorer la prise en compte de la qualité de l'air dans les prochaines générations de PCAET.

<https://librairie.ademe.fr>

→ Michel Fournier, président de l'ANCT par intérim

À la suite de la nomination de Caroline Cayeux au Gouvernement, l'ancien premier vice-président de l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT), Michel Fournier, lui succède provisoirement à la tête de l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT). Michel Fournier, président de l'Association des maires ruraux de France (AMRF) assurera cet intérim jusqu'au renouvellement du conseil d'administration de l'Agence en janvier prochain.



MOBILITÉS :

LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES MONTENT EN COMPÉTENCES

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) A ÉTÉ PENSÉE COMME UNE BOÎTE À OUTILS QUI DOIT PERMETTRE AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES RÉGIONALES ET INTERCOMMUNALES D'OFFRIR DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS DE MOBILITÉ AU QUOTIDIEN DANS LES TERRITOIRES. CE DOSSIER FAIT LE POINT SUR LA MANIÈRE DONT LES NOUVELLES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES AOM S'EMPARENT DE LA COMPÉTENCE « ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ».

À l'heure des bassins de mobilité

Un an et demi après l'entrée en vigueur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), les bassins de mobilité se dessinent sous l'égide des régions, étape préalable à l'engagement de contrats opérationnels de mobilité.

La couverture intégrale du territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) était le premier objectif de la LOM du 24 décembre 2019. À la suite des transferts de compétence intervenus au 1^{er} juillet 2021, on décompte 756 AOM locales, en plus des régions, dont 461 communautés de communes. 45 communautés de communes étaient déjà compétentes auparavant en tant qu'AOM ou membres d'un syndicat mixte AOM. La carte publiée par le Cerema met en évidence de fortes disparités d'une région à l'autre avec des prises de compétence plus massives dans la moitié nord de la France.

Ce mouvement sans précédent de transfert de compétence a été facilité par la dérogation offerte par la LOM aux communautés de communes de ne pas reprendre obligatoirement les services de transports publics préalablement mis en place par les régions et qui se trouvent intégralement englobés dans le ressort territorial de la communauté de communes AOM. L'enquête d'Intercommunalités de France, réalisée en juin 2022, révèle que plus de 80 % de nouvelles communautés de communes AOM ont fait le choix de ne pas reprendre les services régionaux à ce stade. Comme l'avait mis évidence la précédente enquête d'avril 2021 (en amont des transferts), **les communautés de communes AOM se positionnent davantage sur les missions de promotion des mobilités actives** (schémas directeurs cyclables, plans vélo, services de location) **ou mobilités partagées** (promotion du covoiturage, autopartage). Pour Jean-Yves Brenier, président de la communauté de communes Les Balcons du Dauphiné : « *La mobilité est devenue un enjeu majeur de cohésion sociale et territoriale. Les crises sociales et énergétiques nous obligent à proposer des solutions à nos habitants, pour offrir des opportunités d'accès à l'emploi, aux offres éducatives et de soins.* »

L'ingénierie de projet est indispensable

Pour mettre en œuvre la politique d'organisation de la mobilité, les communautés ont besoin de ressources humaines dédiées. « *Le foisonnement d'initiatives locales pour promouvoir des solutions de mobilité alternatives à l'usage particulier de la voiture individuelle démontre que les intercommunalités entendent jouer pleinement leur rôle d'AOM locales. Mais l'ingénierie de projet est indispensable pour inscrire les actions dans une stratégie territoriale et pérenniser les services* », juge Antoine Chéreau, vice-président d'Intercommunalités de France chargé des mobilités et président de la communauté Terres de Montaigu.

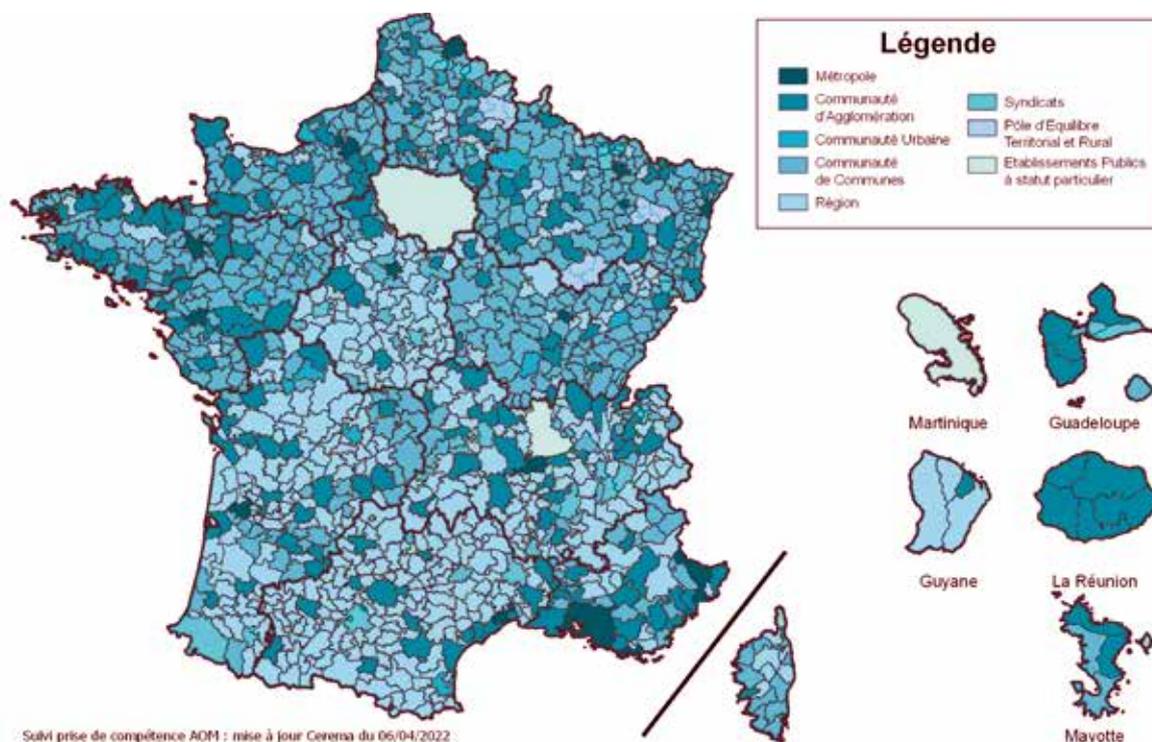
Selon l'enquête, 40 % des nouvelles communautés de communes AOM disposent ou sont en cours d'intégration d'un responsable des mobilités ou d'un chef de projet dédié. **Un quart des communautés de communes AOM ont déjà délibéré pour lancer l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié et 31 % l'envisagent au cours du mandat.** L'ingénierie territoriale sera nécessaire pour lancer la conduite de projets opérationnels de services de mobilité ou de lignes de transports publics régulier et à la demande. Elle sera aussi indispensable pour l'animation du comité des partenaires ou de l'écosystème d'acteurs - parties prenantes des nouveaux « plans d'action communs pour la mobilité solidaire » -. À ce stade, la mise à l'agenda de ces plans qui doivent associer AOM, départements, régions et acteurs du service public de l'emploi, n'est toujours pas engagée.

L'association des parties prenantes est devenue une figure imposée, avec la création obligatoire par les AOM des comités des partenaires. **Un peu moins de 20 % des AOM locales ont installé leur comité des partenaires et la démarche est en cours dans 20 % des cas.** Dans le ressort territorial des communautés de communes qui ne se sont pas saisies de la compétence, la région est à présent AOM locale par substitution. À défaut « d'agents au sol », quels seront les moyens humains déployés par les régions pour jouer pleinement leur rôle d'AOM locales ? Si rien ne se passe,

...

« *La mobilité est devenue un enjeu majeur de cohésion sociale et territoriale* »

Composition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au 1^{er} janvier 2022



Source : Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 06/04/2022.



certaines communautés de communes qui ont renoncé à devenir AOM en accord avec la région ne seront-elles pas tentées de reprendre la compétence, comme le permet la loi, en constituant un syndicat mixte ? Intercommunalités de France souhaite qu'en accord avec la région, les communautés de communes qui avaient initialement renoncé à devenir AOM, puissent à nouveau en faire la demande.

Programmation de pôles d'échanges multimodaux

Maintenant, au tour des régions d'entrer dans le jeu en tant qu'AOM locales en lieu et place des communautés de communes non compétentes, mais aussi en leur qualité de chefs de file de l'intermodalité pour assurer un maillage de services multimodaux et de déplacements intermodaux. Ce maillage doit s'opérer autour d'une échelle de référence pour l'organisation des mobilités du quotidien : le bassin de mobilité. La LOM oblige en effet à la contractualisation territoriale de l'intermodalité à l'échelle de bassins de mobilité et prévoit des contrats opérationnels de mobilité, conclus à cette échelle par la région, les AOM locales, les syndicats mixtes loi SRU, les départements gestionnaires de voirie et autres gestionnaires d'infrastructures, ainsi que les communautés de communes non AOM.

« Plus de deux tiers des intercommunalités interrogées estiment que leur bassin de mobilité doit être plus large que le périmètre intercommunal. »

À la date du 20 juillet, la moitié des Régions auraient arrêté la cartographie des bassins de mobilité. Quatre d'entre elles l'ont publiée (Bourgogne-Franche-Comté, Pays de la Loire, Hauts-de-France, Nouvelle Aquitaine). Deux tiers des intercommunalités interrogées estiment que leur bassin de mobilité doit être plus large que le périmètre intercommunal. Elles s'inscrivent dans des bassins de vie élargis et des espaces de coopération interterritoriale : bassins d'emploi, périmètre de SCOT, PETR, pôles métropolitains, qui épousent davantage le périmètre fonctionnel de l'organisation des mobilités (déplacements domicile-travail et domicile-études). De nombreuses intercommunalités ont ainsi initié ces dernières années la contractualisation territoriale à l'échelle du bassin de mobilité élargi en nouant des coopérations multimodales. Cela s'est traduit, notamment, par la signature de contrats de réciprocité entre des métropoles et des territoires à dominante périurbaine. Ces expériences ont sans doute permis de crédibiliser les espaces de coopération déjà existants. **Les deux tiers des intercommunalités se disent satisfaites par la cartographie des bassins de mobilité élaborée par leur région (en projet ou validée), signe probable d'un effort global de concertation** (que la LOM garantissait).

Parmi les actions à inscrire dans le contrat opérationnel de mobilité, certaines sont porteuses d'enjeux structurants pour les intercommunalités. Il s'agit de la création, de l'aménagement et du fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité (notamment en milieu rural), des différentes formes de mobilité et d'intermodalité, mais aussi de l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité. Bien que leur volet financier reste encore flou, les contrats opérationnels de mobilité peuvent constituer un véritable laboratoire pour la coopération territoriale et la coconstruction des politiques publiques décentralisées. ●

L'HYDROGENE VERT

au cœur de vos territoires



***Développement d'écosystèmes
hydrogène renouvelable***

***Production et distribution d'hydrogène vert
pour la mobilité et les industries locales***

VALOREM développe des projets de production d'hydrogène vert à l'échelle du territoire et apporte son expertise des études de faisabilité à la construction en passant par le financement des installations.



CAROLE DELGA

Présidente de la Région Occitanie, présidente de Régions de France

« Une gouvernance cohérente sur l'ensemble des territoires »

Carole Delga revient sur la gouvernance locale qui se met en place à l'échelle des bassins de mobilité et appelle à un sursaut de l'État pour sauver le modèle du réseau ferroviaire français.

QUELS SONT LES PREMIERS BILANS DES RÉGIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) ?

Tout d'abord, les régions ont mobilisé leurs ingénieries et ressources pour mettre en œuvre les structures de gouvernance de la LOM à l'échelle des bassins de mobilité. Chaque région a conduit ce dialogue avec les intercommunalités selon sa méthode, mais partout, cela a permis d'installer une gouvernance cohérente sur l'ensemble des territoires, ce qui était l'un des objectifs stratégiques de la LOM. Cette loi démontre qu'on peut confier à un « couple » - Région et intercommunalité - la conduite d'une politique publique dans une logique de subsidiarité. Grâce à ce maillage, tous nos concitoyens doivent pouvoir, à terme, trouver une offre de mobilité qui convienne à leurs usages.

Par ailleurs, les régions n'ont pas attendu la LOM pour préserver le pouvoir d'achat de nos concitoyens et contribuer à la transition vers des mobilités propres, comme le font aussi beaucoup d'agglomérations. En plus des tarifications attractives et incitatives, les régions interviennent au-delà de leur rôle d'AOM avec des aides individuelles à la mobilité, au covoiturage, ainsi que des aides à l'achat ou au retrofitage de véhicules propres, vélos, voitures et utilitaires à destination des ménages, des associations et des petites entreprises.

Il faut cependant signaler que ces efforts ont été entrepris sans ressource nouvelle, dans un contexte budgétaire pourtant contraint. D'une part, les régions et Île-de-France Mobilités ont absorbé sans

compensation près d'1,5 Md€ de « pertes de recettes d'exploitation » des trains et cars régionaux durant la crise sanitaire. D'autre part, l'inflation impacte autant les conditions d'exploitation de nos transports que les budgets de nos concitoyens.

Si la LOM renforce le dialogue entre collectivités, elle n'apporte aucun financement nouveau de l'État pour développer massivement les offres de mobilité tant au sein des territoires peu denses qu'à l'échelle de services express métropolitains qui transcendent les ressorts territoriaux des grandes agglomérations.

QUELS SERAIENT DONC LES BESOINS POUR DÉVELOPPER SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ?

Les régions sont déjà amenées à intervenir au-delà de leur compétence, sans pour autant que les modèles de financement des infrastructures aient été remis en cause. Le Conseil d'orientation des infrastructures a mis en évidence des besoins d'investissement de plus de 22,2 Mds€ par an d'ici 2027, soit 10 Mds€ par an de plus que la projection des actuels engagements.

Concernant le ferroviaire, comme l'a souligné mon collègue Jean Rottner, président de la région Grand-Est et président de la commission Mobilité de Régions de France, seul un sursaut de l'État peut permettre de sauver des infrastructures dont le modèle est à bout de souffle. Rappelons que le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau se traduira par une augmentation des péages de 3,6 % par an, alors que les charges de circulation et en gare ont été

multipliées par 4,9 depuis 2002. Nos contributions pour les infrastructures atteignent 1,1 Md€ par an, au travers des comptes des TER. Nous y investissons chaque année un montant équivalent, et nous nous engageons à la reprise de plus de 1000 km de « petites lignes ».

Alors qu'avant la crise sanitaire nous étions déjà le pays d'Europe qui investissait le moins dans son réseau ferroviaire, l'écart avec nos voisins va encore se creuser. L'Allemagne a par exemple décidé un plan fédéral d'investissement massif de 86 Mds€, et a augmenté massivement ses contributions aux Länder.

« Préserver le pouvoir d'achat de nos concitoyens et contribuer à la transition vers des mobilités propres »

Alors que les régions ont gagné le pari de vingt ans de décentralisation des transports ferroviaires régionaux, avec une croissance de la fréquentation des TER 2,5 fois plus importante que l'offre développée initialement, il est plus que jamais crucial de prendre la mesure des investissements nécessaires pour assurer le développement de leurs offres ferroviaires et routières, des RER métropolitains à la desserte des territoires peu denses. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LA RÉDACTION

ACHETER, BIEN SÛR. MAIS ACHETER JUSTE.

C'EST JUSTEMENT COMME ÇA AVEC L'UGAP.



**L'UGAP, centrale d'achat public, accompagne depuis 50 ans
tous ceux qui achètent pour le bien commun.**

Face aux nouveaux enjeux sociétaux, elle s'engage dans une stratégie RSE
ambitieuse pour porter toujours plus haut les valeurs du service public.
86% des marchés de l'UGAP comportent une disposition RSE.

Contactez-nous sur ugap.fr

COMMENT LES INTERCOMMUNALITÉS FAVORISENT LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

LE RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES OPÉRÉ PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) A MIS EN AVANT LA NÉCESSITÉ POUR LES INTERCOMMUNALITÉS DE MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DES ENTREPRISES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DES SALARIÉS. ELLES ASSUMENT PROGRESSIVEMENT UN NOUVEAU RÔLE D'ANIMATION TERRITORIALE POUR DÉPLOYER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ AVEC LES ENTREPRISES À L'ÉCHELLE DE BASSINS D'EMPLOI.

En 2017, sur 26,8 millions d'actifs en emploi, seuls 6,7 % déclaraient ne pas se déplacer pour travailler (INSEE). En outre, hors des aires d'attraction des villes, près de 90 % des actifs utilisent leur voiture pour rejoindre leur travail. C'est notamment pour sortir de la dépendance à l'automobile et contribuer au développement des mobilités actives que la LOM a consacré la mobilité comme une dimension essentielle de l'accès à la formation, au travail et à l'emploi.

Renforcer l'offre de services

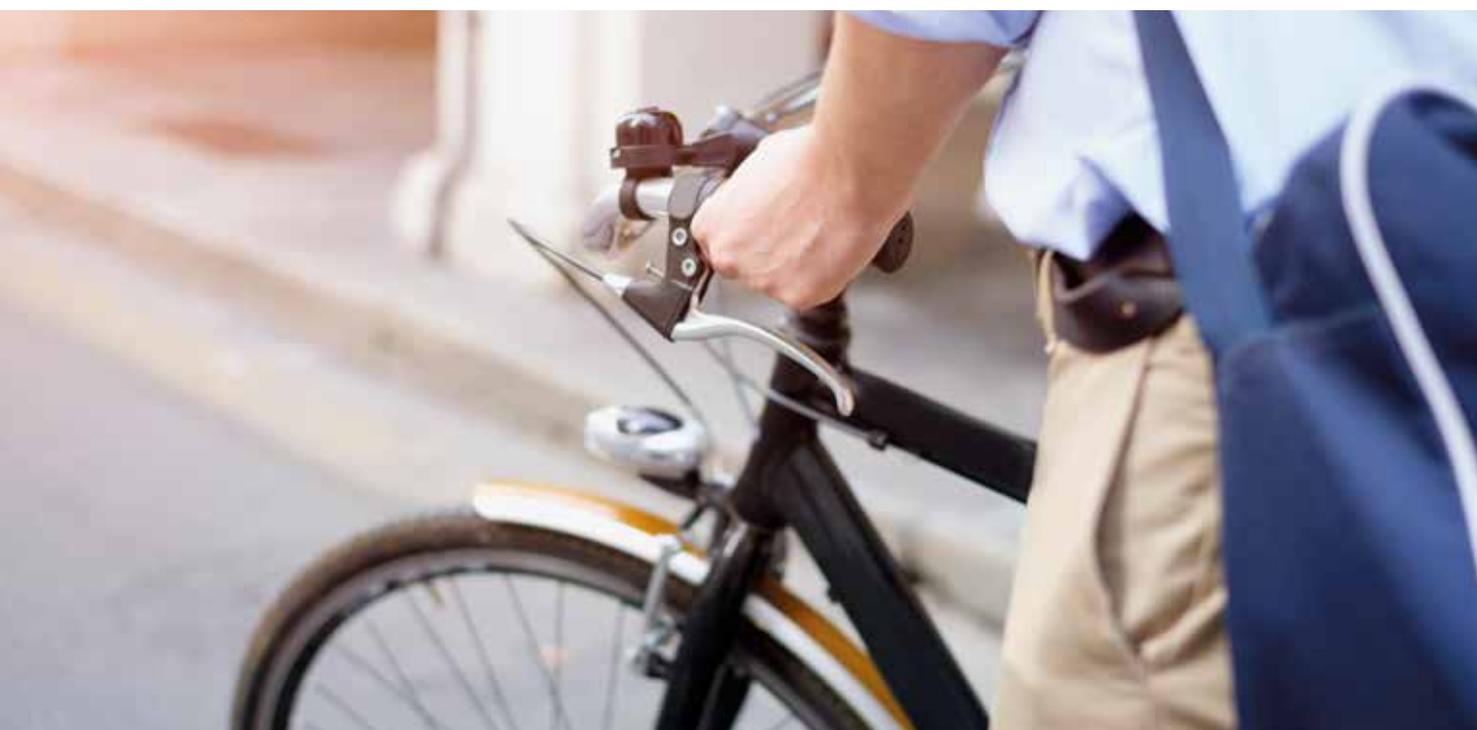
Un premier levier d'action concerne le déploiement d'une offre de mobilités complémentaire, dédiée aux salariés. Nombre d'intercommunalités ont ainsi cherché à développer de nouvelles solutions de mobilité vers les bassins d'emploi de leur territoire (zones d'activités économiques, zones industrielles, etc.). À titre d'exemple, la communauté d'agglomération de Vesoul a mis en place un service de transport à la demande dédié aux salariés desservant quatre arrêts à proximité des portes du site industriel de PSA. De son côté, Limoges Métropole a travaillé à la création d'un bus à haut niveau de service reliant notamment la gare au technopôle (parc d'activités de 2800 emplois). Par ailleurs, afin de concilier mobilité et enjeux de transition écologique, certaines intercommunalités accompagnent le déploiement de l'écomobilité (vélo, covoiturage, mobilité électrique). La communauté de communes du Val de Drôme

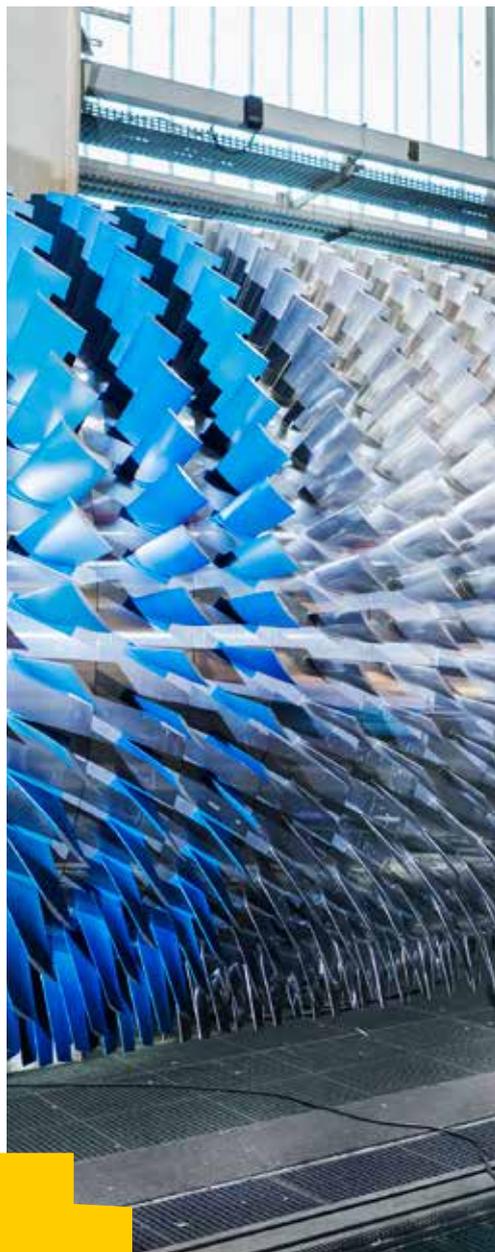
en Biovallée a déployé une dizaine d'installations de recharge pour véhicules électriques, réservées aux entreprises du territoire. Enfin, un dernier niveau d'intervention repose sur la mise en œuvre d'outils financiers : soutien à l'apprentissage et à l'obtention du permis de conduire (ex : Dracénie Cœur de Var), aide à la location, à l'achat ou à la réparation d'un véhicule peuvent être proposés par les intercommunalités.

Planifier et animer la démarche

Afin de pérenniser les actions mises en œuvre, les intercommunalités assument désormais un rôle d'animation de la démarche et de mise en relation des entreprises. L'EPT Grand Orly Seine Bièvre et l'association Orly'Pro'Mobilité, qui regroupe cinq entreprises et près de 10 000 salariés travaillant sur la zone aéroportuaire d'Orly, se sont ainsi engagés à mutualiser leurs actions et ont lancé un plan de mobilités afin de limiter le recours à la voiture individuelle des salariés. D'autres acteurs tels que les Chambres de commerce et d'industrie peuvent également accompagner le déploiement de ces actions. Par ailleurs, la mise en œuvre des nouveaux comités des partenaires prévus par la LOM permet d'associer les employeurs à la concertation afin que ces derniers puissent faire part de leurs défis et projets en matière de déplacement domicile-travail, et identifier des pistes d'action communes. ●

ANAËLLE CONTREPOIS





© Dimitri Tolstov / ANCT

LA RECONQUÊTE INDUSTRIELLE DANS LES TERRITOIRES, C'EST DU CONCRET !

Développement des compétences dans le bassin d'emploi, mobilité des salariés, disponibilité du foncier...

Plus de 500 intercommunalités bénéficient du programme Territoires d'industrie coordonné par l'ANCT.





FRANCIS DEMOZ

Délégué général du Laboratoire de la mobilité inclusive

La mobilité solidaire : véritable opportunité pour construire un projet de territoire

Les crises, qu'elles soient énergétiques, économiques, sociales, sanitaires ou climatiques, révèlent un peu plus chaque jour combien les inégalités liées à la mobilité créent de nouvelles fractures : une personne sur quatre déclare être contrainte dans sa mobilité¹. Qui peut agir et comment ?

TRIBUNE

Si les intercommunalités sont au premier rang pour observer ces ruptures, elles sont aussi des acteurs précieux et incontournables pour les traiter. En jouant un rôle majeur de cohésion entre citoyens et territoires, les intercommunalités sont le point d'ancrage de « la mobilité solidaire ». Au-delà des différentes solutions, et pour appréhender au mieux ce qu'est la mobilité solidaire, il faut, au préalable, faire un pas de côté, changer de regard, se défaire de l'approche technique de la mobilité, qui reste encore centrée sur les flux de déplacements et les infrastructures (non la mobilité n'est pas qu'une question de transport) pour la considérer dans sa finalité d'accès : celle qui permet d'accéder aux services de proximité, à l'emploi, à l'éducation, aux soins, ou encore à la culture.

Ainsi située à la croisée des enjeux économiques, sociaux, environnementaux ou démocratiques, la mobilité représente une réelle opportunité pour construire des politiques de territoire. Désormais, la mobilité solidaire est inscrite dans une loi : la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, a posé le principe d'une politique publique de la mobilité solidaire, avec des autorités organisatrices de la mobilité, y compris dans les territoires ruraux, dotés d'une compétence mobilité solidaire pour agir au côté de la sphère sociale. Elle propose aussi un panel d'outils, comme « les plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire » restant encore largement à construire. C'est une coconstruction que nous devons mener collectivement.

Une affaire collective

C'est précisément pour accompagner les intercommunalités dans leur engagement sur la voie de la mobilité solidaire que le Laboratoire de la mobilité inclusive a initié, avec le soutien du ministère de la Transition énergétique, la démarche « Tous Mobiles² ». Celle-ci se compose d'une plateforme de référence, d'un cycle de webinaires et de rencontres territoriales. « Tous Mobiles » propose des clés de lecture pour comprendre la mobilité solidaire, mais aussi un cadre méthodologique pour agir, pour identifier les besoins du territoire et les solutions, mobiliser les acteurs, trouver les financements, évaluer les dispositifs et ainsi susciter le développement d'actions ou de services.

Notre ambition est double : d'une part, sortir la mobilité solidaire du champ exclusif des transports ou de la solidarité pour montrer que la mobilité solidaire dans son traitement est totalement partenariale; et animer, d'autre part, le vaste écosystème d'acteurs.

Il s'agit là d'une caractéristique forte : la mobilité solidaire concerne un large écosystème : collectivités, acteurs des politiques publiques, autorités organisatrices de mobilités, opérateurs de transports, services de mobilités solidaires, associations, acteurs de l'action sociale, de l'insertion professionnelle, et bien sûr de la société civile et des citoyens qui jouent un rôle déterminant en la matière. Construire un projet de mobilité solidaire est donc une affaire collective.

Dans cet écosystème foisonnant, le rôle des intercommunalités est primordial pour impulser et donner corps aux projets de mobilité solidaire. C'est une chance, un levier extraordinaire pour construire des

territoires plus inclusifs, mais c'est aussi une urgence, une impérieuse nécessité pour assurer la cohésion et la solidarité territoriales. ●

FRANCIS DEMOZ

¹ Étude ELABE-LMI « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », 2018

² Tous Mobiles : <https://tousmobiles-kit.com/>

→ **Le LMI et ses missions**

Le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la Fondation Agir contre l'exclusion (FACE).

Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que think-tank et do-tank, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive.

Il compte 14 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile (ADEME, Agil'ess, Croix-Rouge française, École de conduite française (ECF), FACE, FASTT, Fondation MACIF, Fondation TotalEnergies, Malakoff Humanis, Mob'in, Pôle emploi, Sanef Solidaire, Secours catholique, Transdev).

Pour en savoir plus : www.mobiliteinclusive.com

Tribune

Vingt millions de Français soulagent déjà – sans doute sans le savoir – notre système énergétique

par Anne de Bagneux, Natacha Cambriels et Glaura Kartalian, dirigeantes d'Antargaz, de Butagaz et de Primagaz.

Le contexte de grande tension que connaît depuis quelques mois notre système énergétique a conduit les dirigeants de Total Energies, Engie et EDF à lancer un appel commun à la sobriété. Dans un texte fort, ils ont indiqué prendre leurs responsabilités en agissant sur l'offre et, en regard, ont appelé les Français à «une prise de



conscience et à une action collective et individuelle pour que chacun (...) change ses comportements et limite immédiatement ses consommations énergétiques, électriques, gazières et de produits pétroliers».

En écho, nous, fournisseurs des gaz liquides, affirmons qu'allier toutes les énergies est la seule condition pour garantir la cohésion sociale du pays, faire des économies d'énergie tout en poursuivant la décarbonation, sans risque de pénurie et sans aggraver les tensions immédiates sur le système énergétique français.

Aujourd'hui, en France, 20 millions d'utilisateurs de gaz liquides éloignés du gaz de ville ou localisés en bout des réseaux électriques atténuent – sans doute sans en avoir conscience – les tensions qui pèsent sur notre système énergétique.

Énergétiquement responsable et solidaire, la filière des gaz liquides, 3^e énergie des Français, est en mesure de doubler son soutien au réseau électrique et de gaz naturel grâce à ses bouteilles et ses citernes de butane, propane et GPL.

Moins consommer est un appel de bon sens. Compter sur toutes les énergies peu émettrices pour minimiser les risques l'est tout autant alors que la fiabilité et la souveraineté de notre système énergétique sont en jeu.

Nous, fournisseurs de gaz liquides, prenons l'engagement de répondre présents chaque hiver pour accompagner les Français dans leurs efforts d'efficacité énergétique.

Les gaz liquides utilisés au quotidien en bouteille ou en citerne sont produits à hauteur de 30 % en France par le raffinage de pétrole, ainsi qu'à partir d'huiles végétales et de déchets industriels (biogaz). Les 70 % restants ne sont pas importés de Russie mais d'Algérie et de Norvège essentiellement, exclusivement par voie maritime.

Dans cette crise où les énergéticiens appellent à une sobriété d'urgence, les Français peuvent compter sur les gaz liquides comme l'une des réponses aux problèmes de pénuries hivernales de gaz naturel et d'électricité susceptibles de se produire.

France Gaz Liquides, l'association professionnelle qui représente la filière française des énergies gaz et biogaz liquides annonce la nomination d'Audrey Galland au poste de directrice générale

Audrey Galland, Directrice Générale d'InfluSens, succède à Joël Pedessac dans cette fonction, par laquelle elle aura la charge de promouvoir la place des gaz et biogaz liquides (butane, propane, GPL) dans le mix énergétique français et leur contribution à la transition énergétique avec l'objectif de couvrir 100% des besoins en renouvelable à horizon 2050.



« Je me réjouis de rejoindre France Gaz Liquides pour défendre la contribution des gaz et biogaz liquides au mix énergétique français. La transition énergétique française et européenne est un enjeu central pour la filière comme pour chaque individu. En effet, les gaz liquides sont l'énergie des territoires, car ils sont présents partout où les besoins

en électricité sont complétés par du gaz et où le gaz naturel n'a pu accéder. Cette énergie a une identité forte qui est méconnue : les gaz liquides alimentent nombre de nos beaux villages, hameaux ou habitations en zone rurale.

Il en va de même des productions qui font le rayonnement de la France dans le monde : productions

agricoles, viticoles, spiritueux, cosmétique, parfumerie... les gaz liquides sont là pour eux. Pour toutes ces raisons, l'implication de la filière dans la transition énergétique, c'est aussi notre implication pour tout ce qui fait la beauté et la renommée de notre pays. »

déclare Audrey Galland.

LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ PAR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

Prise de compétence autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Afin de garantir en tout point du territoire national l'existence d'un acteur public compétent en matière d'organisation de la mobilité au niveau local, la LOM (article 8) a disposé qu'au 1^{er} juillet 2021, deux types d'AOM couvrent les territoires non encore couverts :

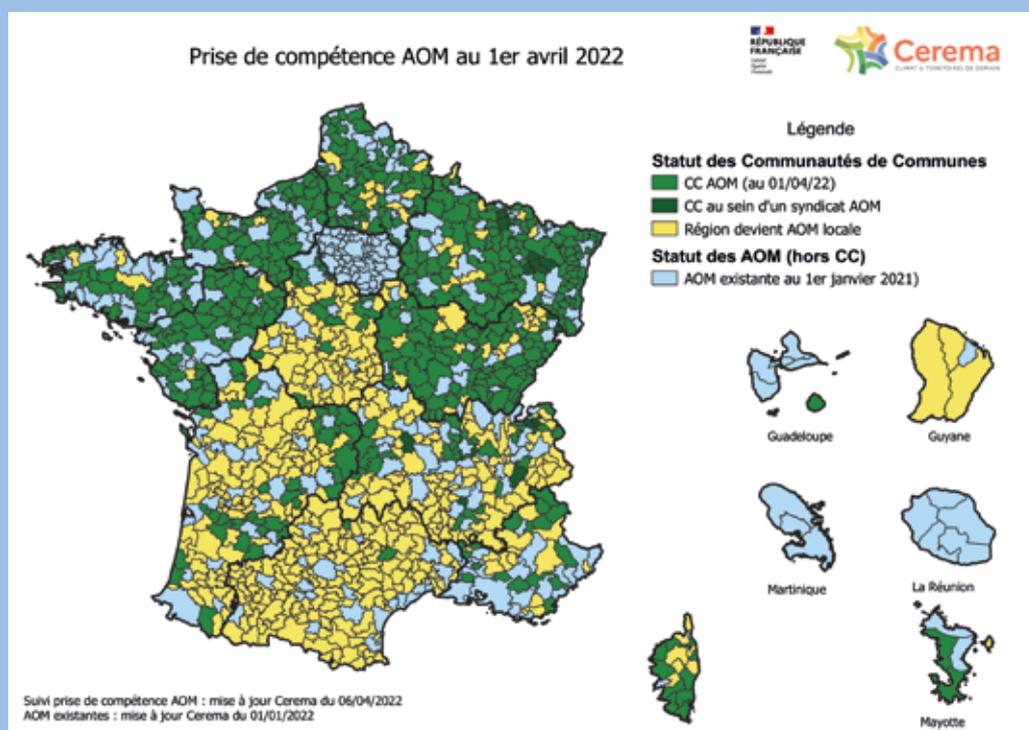
• La communauté de communes ou une structure supracommunautaire
à laquelle elle aura choisi de transférer sa compétence d'organisation de la mobilité, par exemple un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou un syndicat mixte.

• La région
par substitution, lorsque la communauté de communes fait le choix de ne pas se saisir de cette compétence.



53 %
des 965 communautés de communes sont désormais autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

77 %
de la population réside dans une intercommunalité compétente pour l'organisation de la mobilité



Source : Cerema

Principaux résultats issus de l'enquête réalisée par Intercommunalités de France en juin 2022

80 %
de nouvelles communautés de communes AOM ont fait le choix de ne pas reprendre les services régionaux à ce stade.

1/4
des communautés de communes AOM ont déjà délibéré pour lancer l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié et 31 % l'envisagent au cours du mandat.

Moins de 20 %
des AOM locales ont installé leur comité des partenaires et la démarche est en cours dans 20 % des cas.

2/3
des intercommunalités estiment que leur bassin de mobilité doit être plus large que le périmètre intercommunal.



Source : Intercommunalités de France, enquête 2022

Engagez votre collectivité avec le programme Territoire Engagé Transition Écologique !

LES COLLECTIVITÉS SONT, DE MANIÈRE DIRECTE, À L'ORIGINE DE 15% DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE, EN RAISON DE LEUR PATRIMOINE (BÂTIMENTS, ÉCLAIRAGE PUBLIC, FLOTTE DE VÉHICULES, ...) AINSI QUE DE LEURS DIFFÉRENTES COMPÉTENCES (LOGEMENTS, TRANSPORTS, GESTION DES DÉCHETS, ...).



Les intérêts d'engager votre collectivité dans la transition écologique sont multiples :

- rendre votre territoire attractif et durable,
- améliorer le cadre de vie et la santé de votre population,
- assurer et préserver vos approvisionnements en ressources et en énergie,
- concrétiser la résilience de votre territoire face aux changements climatiques.

Comment engager ma collectivité et rendre concrètes mes démarches de transition écologique ?

Territoire Engagé Transition Écologique est un programme de l'ADEME pour les collectivités (EPCI, syndicats de déchets). Il est assorti d'outils modulables et opérationnels pour faire de la transition écologique une réalité. Ce programme vous permet de structurer votre politique de transition écologique et votre projet de territoire.

Il comprend :

- une **offre socle comprenant les deux référentiels d'actions** : Climat - Air - Énergie et Économie Circulaire.
- des **services complémentaires sur-mesure** :
 - une mise en réseau avec les autres collectivités engagées
 - des formations
 - un accompagnement personnalisé
 - un soutien financier
 - une reconnaissance, grâce à la labellisation Territoire Engagé Transition Écologique, de 1 à 5 étoiles

Une action concrète dans de nombreux domaines

Le programme est un accélérateur pour structurer votre politique de transition écologique. Il vous permet d'atteindre vos objectifs définis dans votre projet territorial. Vous pourrez notamment agir sur :

- la performance énergétique des bâtiments
- la mobilité durable
- les énergies alternatives aux énergies fossiles
- la réduction, la collecte et la valorisation des déchets
- la préservation des ressources
- la politique d'achats durables et responsables de votre collectivité

Les bénéfices pour ma collectivité ?

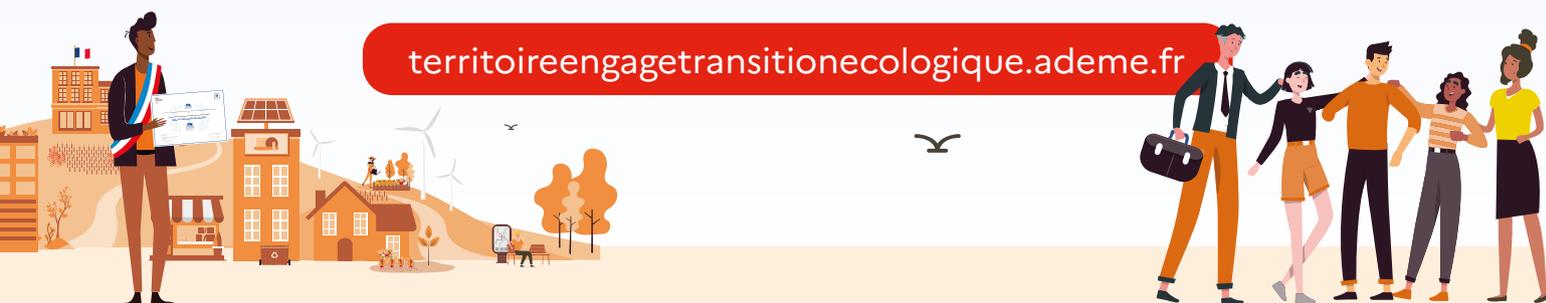
Le programme Territoire Engagé Transition Écologique vous offre :

- des outils opérationnels pour avancer de façon autonome et progressive : les référentiels d'actions et la plateforme numérique de pilotage territoiresentransitions.fr
- un accompagnement complémentaire (soutien financier, formations, coaching personnalisé)
- une communauté et des exemples concrets d'actions d'autres collectivités,
- la valorisation efficace des engagements de transition écologique auprès des citoyens, grâce à la labellisation.

Une communauté d'entraide et d'inspiration pour des actions concrètes, de l'information, des événements, des formations : **rejoignez le réseau des collectivités engagées dans le programme Territoire Engagé Transition Écologique!**

**J'engage ma collectivité dans la transition écologique,
je me connecte**

territoireengagetransitionecologique.ademe.fr



RETOUR D'EXPÉRIENCE

DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ADAPTÉES AUX BESOINS DU TERRITOIRE

AVEC LA PRISE DE COMPÉTENCE ORGANISATION DES MOBILITÉS, LA COMMUNAUTÉ SOMME SUD-OUEST DIVERSIFIE SON OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE, DÉVELOPPE LES MOBILITÉS DOUCES ET SOUTIENT LA CRÉATION D'AIRES DE COVOITURAGE.



Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO)

La communauté de communes Somme Sud-Ouest compte 119 communes depuis 2017, mais ne dispose que d'une seule gare sur son vaste territoire, essentiellement rural, alors que de nombreux habitants vont travailler à Amiens et Abbeville. La prise de compétence organisation des mobilités lui permet d'expérimenter de nouvelles offres de transport à la demande (TAD), notamment à destination des actifs. Jean-Jacques Stoter, vice-président en charge de la mobilité et de l'accessibilité, précise : « Nous avons décidé de proposer un service de transport à la demande destiné à réduire l'autosolisme en transportant les personnes qui utilisent leur voiture pour se rendre à la gare le matin et le soir. Nous les dirigeons vers deux gares aux heures des trains qui vont vers Amiens ou Abbeville le matin ou en reviennent le soir. »

L'offre de transport à la demande s'enrichit également à destination des jeunes et des personnes âgées. « Nous avons historiquement une convention avec la Région pour les transports scolaires sur laquelle est adossée l'offre de transport à la demande "TISOA". Ce service a été mis en place dans le cadre du plan de mobilité rurale pour permettre aux personnes non motorisées d'accéder aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, l'emploi et l'information. Dans le cadre de la prise de compétence mobilité, nous avons conservé cette convention avec la Région pour les transports scolaires et nous étendons le TAD sur l'ensemble de la communauté de communes. Nous diversifions le TAD, avec l'aide du Département de la Somme, par exemple pour permettre aux habitants de plus de 60 ans de se rendre à un

« L'offre de transport à la demande s'enrichit à destination des jeunes et des personnes âgées »

point de départ sur leur commune, généralement la mairie, et d'être ramenés jusqu'au seuil de leur domicile. L'idée est de promouvoir l'achat de produits locaux, qui est un des axes de notre plan alimentaire territorial. »

À noter également que le transport scolaire du matin et du soir est ouvert à des personnes qui ne sont pas scolaires. Elles peuvent monter avec les élèves le matin, et rentrer ensuite en navette le midi en transport à la demande pour ne pas attendre le bus scolaire du soir. Ce système est au cœur de l'offre de transport à la demande depuis sa mise en place, en partant du constat qu'il restait des places disponibles dans les bus scolaires.



@istock

Un fonds de concours dédié aux aires de covoiturage

Autre axe de travail avec le Département de la Somme, la création de chaussées à voie centrale banalisée. Il s'agit de matérialiser un espace pour les cyclistes sur les routes trop étroites pour accueillir des voies cyclables classiques. L'objectif est de favoriser le vélo entre les villages et bourgs, notamment pour favoriser l'accès aux commerces.

La coopération avec le Département concerne également le schéma départemental d'aires de covoiturage. « Nous avons mis en place un fonds de concours pour accompagner les communes situées aux intersections des grands axes départementaux afin d'y créer des aires de covoiturage. Nous apportons une aide, à hauteur de 1000 euros par place, pour des aires de cinq à dix véhicules. »

La CC2SO possède par ailleurs une flotte de trois bus grand tourisme. Ils sont proposés à la location aux associations et aux structures publiques qui organisent des déplacements en dehors du territoire. « C'est un service qui permet d'équilibrer les comptes du TAD. On s'en sort grâce à cette activité payante. La location est réservée uniquement aux structures publiques ou associatives du territoire, afin de ne pas concurrencer les offres privées. » ●

SÉBASTIEN BAYETTE

RETOUR D'EXPÉRIENCE

LA COMMUNAUTÉ DU MONT DES AVALOIRS AGIT EN FAVEUR DES MOBILITÉS DURABLES ET SOLIDAIRES

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU MONT DES AVALOIRS (CCMA), DANS LA MAYENNE, S'EST ENGAGÉE DEPUIS 2015 DANS UNE POLITIQUE VOLONTARISTE POUR DÉPLOYER DES MOBILITÉS PLUS DURABLES ET SOLIDAIRES SUR SON TERRITOIRE.

Territoire à dominante rurale, la CCMA observe une prédominance de l'autosolisme sur son territoire, avec près de 70 % des déplacements effectués en voiture. Représentant 28 % de l'énergie totale consommée et 11 % des émissions de gaz à effet de serre, « ces déplacements ont un impact fort sur l'environnement pour le territoire » souligne Cyril Couroussé, chargé de mission Mobilités et Environnement à la CCMA. En outre, l'intercommunalité rassemble une population vieillissante et aux revenus modestes (12 % des foyers ne disposent pas d'une automobile). Le projet d'attractivité et de développement local s'appuie sur un dynamisme économique reconnu, des services pour favoriser le cadre de vie et la valorisation d'un environnement de qualité. Les élus de la CCMA ont ainsi souhaité prendre en compte ces enjeux environnementaux et sociaux et faire des mobilités durables et solidaires un axe fort de leur projet de territoire.

Mobilités durables : diversité de solutions

Lauréate de l'appel à projets Territoire à énergie positive pour la croissance verte en 2015, la CCMA s'est engagée dans la transition écologique et énergétique notamment au travers d'actions en faveur d'une mobilité plus durable. Ces actions portaient notamment sur la création d'aires de covoiturage, l'installation de stations d'autopartage. En 2018, grâce à son projet Tous à bicyclette, la CCMA a été lauréate de l'appel à projet France Mobilités. Le Plan vélo élaboré vise à en développer l'usage sur le territoire, par l'aménagement d'itinéraires cyclables, la création de services dédiés, avec le soutien d'un plan d'animation et de communication. Le service de location de vélos à assistance électrique (VAE) a été lancé en 2021 et les premiers projets d'aménagement se concrétisent.

« Favoriser les déplacements des personnes précaires »

La mobilité pour tous

Second pilier de sa stratégie mobilité, la CCMA s'est engagée à favoriser les déplacements pour tous les publics et à rendre accessibles les services aux publics en situation de précarité. À ce titre, les demandeurs d'emploi, étudiants et bénéficiaires de minima sociaux du territoire bénéficient d'un demi-tarif sur les locations des véhicules en autopartage et des VAE. En complémentarité, la plateforme Mobilité de la Mayenne

regroupe un ensemble de services tels qu'une auto-école sociale, un garage solidaire ou encore un service d'accompagnement personnalisé. En partenariat avec le réseau social d'aide à la personne (RESOAP), la CCMA souhaite favoriser les déplacements des personnes en situation de précarité grâce à un réseau de bénévoles. À l'avenir, l'intercommunalité souhaite aussi créer une Maison des mobilités.

« Le comité des partenaires, véritable instance de dialogue »

Une gouvernance partagée

En 2021, la CCMA a pris la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM). En réponse à l'obligation instituée par la Loi d'orientation des mobilités, un comité des partenaires a été mis en place, véritable instance de dialogue réunissant partenaires institutionnels, associations locales, entreprises et citoyens. « La prise de compétence AOM a eu le mérite de positionner l'intercommunalité comme l'échelon pertinent d'action en matière de mobilité. Elle a favorisé le développement de services dédiés et la collaboration avec les acteurs locaux » explique Cyril Couroussé. ●

ANAËLLE CONTREPOIS



Communauté du Mont des Avals (Mayenne)



@Stock - michal-rojek



PHILIPPE POINOT

Maître de conférences. Université Gustave-Eiffel, Laboratoire Ville et Mobilité

« La gratuité doit répondre à une stratégie d'offre de transports »

La gratuité des transports publics revient régulièrement dans les débats et soulève de vives passions entre le clan « pro- » et le clan « anti- ». En tant qu'expert du financement de la mobilité, Philippe Poinot en décrypte les enjeux.

POUVEZ-VOUS NOUS ÉCLAIRER SUR LES ARGUMENTS AVANCÉS POUR OU CONTRE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS ?

Il est vrai que la gratuité à la vente en poupe. Elle figurait d'ailleurs au programme des candidats aux élections locales de 2020 dans près de 110 communes de plus de 20 000 habitants. Si toutes les collectivités ne l'ont pas mise en place, on observe que 37 réseaux de transport ont fait le choix d'une gratuité totale entre 2000 et 2022. Et parmi ces derniers des collectivités importantes, comme Montpellier Métropole qui l'envisage pour les résidents de la métropole à l'horizon 2024.

Les tenants de la gratuité avancent plusieurs arguments. Premier d'entre eux, le faible poids des recettes tarifaires, en moyenne 17 % des ressources du service d'après le rapport de Philippe Duron de 2021, mais parfois beaucoup moins, rendant « l'effort financier » de la gratuité plus accessible. Autre point, pour les entreprises, la mise en place de la gratuité leur permet de ne plus avoir à payer à leurs salariés les forfaits de transport. Une charge qui peut représenter un coût significatif.

Pour certaines collectivités, ce fut le cas à Dunkerque, la gratuité s'est accompagnée d'une amélioration de l'offre de service avec la mise en place du concept de « bus à haut niveau de service » (BHNS) caractérisé par une amélioration de la capacité, la régularité de service et des temps de parcours par rapport à des lignes de bus conventionnelles. L'idée étant d'aller chercher de nouveaux usagers avec la gratuité et de les fidéliser grâce à la qualité du service offert, afin de réduire le transport individuel en voiture. Même chose pour Gap, Compiègne,

l'instauration de la gratuité n'a pas empêché le développement de l'offre de transport, c'était un choix politique et assumé.

La gratuité porte un message politique en faveur d'un égal accès au service public (certes financé par les impôts et les dotations de l'État). Le signal est plus clair que la tarification sociale et règle le problème du non-recours.

ET DU CÔTÉ DES « CONTRE » ?

Pour eux, la question financière arrive au premier plan. Les recettes tarifaires peuvent en effet peser lourd dans la balance et sont un garde-fou pour éviter une sollicitation trop forte du versement mobilité. À ce titre, le rapport de Philippe Duron¹ préconisait de rechercher un équilibre entre les trois apports principaux de financement des réseaux de transport : les usagers, les entreprises via le versement mobilité (VM) et les collectivités.

La dégradation du service est un motif de rejet de la gratuité. Il faut rappeler ici que chaque réseau de transport est différent. La gratuité est sans doute plus simple et plus bénéfique sur des réseaux peu tendus. À l'inverse, la gratuité sur un réseau déjà très congestionné peut être une cause de dégradation de l'offre de transport lorsque vient s'y ajouter une demande nouvelle. Dans ce cas la gratuité va entraîner la nécessité d'adapter en qualité et en quantité l'offre existante et va donc coûter plus cher.

Enfin, est également remis en cause le report modal, c'est-à-dire le report d'une partie des déplacements d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la route vers le bus ou le tram, évoqué par les tenants de la gratuité. De fait, il est souvent

difficile de mesurer précisément les effets de la gratuité, les évaluations étant presque inexistantes sauf pour Dunkerque.

QUE FAUT-IL RETENIR, ALORS ?

La gratuité n'est pas une fin en soi, ce n'est pas une politique de mobilité. De plus il est utile de le rappeler, la gratuité... n'est jamais gratuite. Ce que les usagers ne payent plus se retrouve à la charge d'un autre contributeur. La gratuité doit répondre à une stratégie bien identifiée concernant l'offre de transport et son évolution. C'est le choix fait à Montpellier Métropole qui a une volonté radicale de faire évoluer son offre de transport et de l'ajuster à une demande croissante. À une époque où les contraintes financières risquent de s'alourdir pour les collectivités invitées à participer à la réduction du déficit public, la gratuité est à envisager au cas par cas selon les contextes locaux. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR CLAIRE DELPECH

¹ Rapport sur l'avenir du modèle économique des transports publics remis le 13/07/2021 au Gouvernement par Philippe Duron

→ En savoir plus

La gratuité des transports : une idée payante ? de l'Observatoire des villes du transport gratuit, <https://www.editionsbdl.com/produit/la-gratuite-des-transports-une-idee-payante/>



Garden Lovers

Des solutions d'aménagement paysager pour
des professionnels avisés !

TenCate Bidim Outdoor Solutions vous propose toute une gamme de solutions comme :

- Le contrôle des mauvaises herbes sans traitement chimique
- La maîtrise de la prolifération des racines
- Des géotextiles pour filtrer, séparer et drainer sous les allées ou chemins d'accès
- La stabilisation de vos surfaces carrossables de façon simple et rapide

Toutes ces solutions allient fonctionnalité et innovations qui raviront les jardiniers amateurs et les professionnels.

TenCate Bidim® Outdoor Solutions sera présent du 13 au 15 septembre sur le Salon du Végétal au parc des expositions d'Angers, Stand NOV 349.

CONFLITS D'INTÉRÊTS DES ÉLUS : PROCÉDURES ET CARTOGRAPHIE DES RISQUES

AUX TERMES DE LA LOI, « LES PERSONNES TITULAIRES D'UN MANDAT ÉLECTIF LOCAL AINSI QUE CELLES CHARGÉES D'UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC EXERCENT LEURS FONCTIONS AVEC DIGNITÉ, PROBITÉ ET INTÉGRITÉ ET VEILLENT À PRÉVENIR OU À FAIRE CESSER IMMÉDIATEMENT TOUT CONFLIT D'INTÉRÊTS ». POUR CE FAIRE, LES ÉLUS PEUVENT S'APPUYER SUR DES PROCÉDURES PRÉVENTIVES VISANT À SÉCURISER LES SITUATIONS DE CONFLIT AMENANT, À DÉFAUT DE MISE EN ŒUVRE, À DIVERS RISQUES ET CONDAMNATIONS.

1 HATVP, Guide déontologique II – Contrôle et Prévention des conflits d'intérêts, février 2021.

2 Loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013, art. 11.

3 Loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, art. 2.

4 Loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, art. 2, 2°.

5 Art. 1 du décret n° 2014-90 du 31 janvier 2014 portant application de l'article 2 de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique.

6 Art. 5 du décret n° 2014-90 du 31 janvier 2014 portant application de l'article 2 de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique.

7 DICTE, art. L. 2122-23 du DICTE, également applicable aux intercommunalités sur renvoi de l'article L. 5211-2 du même code.

8 CAA de Paris, 14 avril 2011, n° 09PA04575.

9 V. en ce sens la circulaire du 24 mars 2014 du ministre de l'Intérieur aux préfets, NOR/INTB1407194N.

Procédures de sécurisation du conflit

Aux fins d'identifier un éventuel conflit d'intérêts, le législateur a prévu deux principaux mécanismes ayant trait aux obligations déclaratives et des obligations d'abstention des élus. Pour compléter les développements qui suivent, les élus pourront utilement se référer au guide déontologique de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP)¹.

EN DÉBUT DE MANDAT – L'IDENTIFICATION DU CONFLIT VIA DES OBLIGATIONS DÉCLARATIVES

Certains élus ayant un poste au sein d'exécutifs locaux sont tenus de réaliser une déclaration de patrimoine et/ou d'intérêts à la HATVP. Sont notamment visés par l'obligation légale² :

- les présidents d'intercommunalités à fiscalité propre dont la population excède 20 000 habitants ou dont le montant des recettes de fonctionnement figurant au dernier compte administratif est supérieur à cinq millions d'euros;
- les vice-présidents des intercommunalités à fiscalité propre dont la population excède 100 000 habitants lorsqu'ils sont titulaires d'une délégation de signature ou de fonction;
- les présidents d'EPCI sans fiscalité propre dont le montant des recettes de fonctionnement dépasse cinq millions d'euros.

Les élus concernés doivent transmettre leur déclaration patrimoniale en respectant certains délais. D'autres sont dispensés de réaliser une déclaration patrimoniale. En revanche, aucune dispense n'existe concernant les déclarations d'intérêts. Les déclarations doivent être adressées en ligne par voie électronique au président de HATVP avec demande d'avis de réception.

Tout manquement aux obligations déclaratives est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende. Il peut résulter de l'absence de déclaration de patrimoine ou d'intérêts, de l'omission de déclaration d'une partie substantielle du patrimoine ou des intérêts ou du fait de donner une évaluation mensongère du patrimoine. Toutefois, lorsque l'omission de réaliser ces déclarations est de bonne foi, l'élu pourra, en cours de mandat, se rapprocher de la HATVP afin de solliciter une régularisation de situation.

EN COURS DE MANDAT – MÉCANISMES DE PRÉVENTION VIA LES OBLIGATIONS D'ABSTENTION

Au sens de la loi, « constitue un conflit d'intérêts toute situation d'interférence entre un intérêt public et des intérêts publics ou privés qui est de nature à influencer ou à paraître influencer l'exercice indépendant, impartial et objectif d'une fonction »³.

Lorsque les élus estiment se trouver dans une telle situation, les procédures législativement prévues ont vocation à s'imposer à eux. Une telle situation appelle à la plus grande vigilance des élus en raison du fait que la mise en œuvre de ces procédures – il en existe deux – repose sur leur initiative.

Le premier mécanisme de prévention revêt un caractère général. Il prend la forme d'un « déport » consistant à ce que l'élu se fasse suppléer par un délégué, auprès duquel il s'abstient d'adresser des instructions⁴.

Pour un membre de l'exécutif autre que le président, il est prévu qu'« il en informe par écrit le président dès qu'il a connaissance de cette situation ou, au plus tard, au début de la réunion au cours de laquelle l'affaire en cause est délibérée »⁵.

Pour le chef de l'exécutif, il est demandé qu'il prenne un arrêté mentionnant la teneur des questions pour lesquelles il estime ne pas devoir exercer ses compétences et désigne, dans les conditions prévues par la loi sans toutefois pouvoir leur adresser d'instruction, la personne chargée de les suppléer⁶.

La mise en œuvre de cette procédure vaut tant pour l'exercice de pouvoirs propres que détiendrait le chef de l'exécutif (maire ou président) que pour l'exercice d'attributions déléguées par le conseil municipal ou intercommunal à leur profit.

S'agissant de ces délégations d'attributions, il y a lieu de prêter attention à ce que la délibération portant délégation d'attribution du conseil ait expressément permis au chef de l'exécutif de désigner un délégué en cas d'empêchement, ceci afin que le mécanisme de déport puisse jouer⁷. À défaut de quoi, si ladite délibération n'en dit rien ou l'a exclu, seul le conseil municipal peut exercer la compétence qu'il a déléguée au chef de l'exécutif⁸, de sorte que le mécanisme de déport s'en trouverait paralysé⁹.

Un second mécanisme, plus particulier, de prévention existe : le dessaisissement. Cette procédure est spécifiquement réservée aux maires et aux présidents d'intercommunalité¹⁰. Elle est applicable dans les cas pour lesquels les intérêts du maire ou du président se trouvent non pas en « conflit » mais bien en « opposition » d'intérêts avec ceux de sa collectivité, comme proposent les conclusions d'un rapporteur public¹¹. En cas « d'opposition » d'intérêts, le conseil a vocation à désigner un autre de ses membres pour représenter la collectivité, soit en justice, soit dans les contrats¹².

À titre d'illustration, ces procédures devront, par principe, être mises en œuvre par un élu également administrateur d'un organisme « satellite » de sa collectivité lorsque les délibérations envisagées concernent l'un des cas visés par la loi¹³. Interrogée par Intercommunalités de France, la HATVP a indiqué que pour éviter tout risque, « les procès-verbaux des séances de l'organe délibérant et d'éventuelles réunions préparatoires doivent faire mention des départs et du fait que l'élu concerné a quitté la salle »¹⁴.

Au-delà de ces procédures, il est des cas particuliers dans lesquels la loi a précisément prévu des exceptions auxdits risques, permettant à l'élu de se mettre à l'abri d'un risque de conflit, et donc d'éviter la mise en œuvre des procédures ci-dessus exposées¹⁵.

C'est ainsi, notamment, que la loi autorise les élus d'une collectivité ayant un mandat dans un organisme « satellite », dans lequel la représentation de la collectivité est législativement prévue, à participer aux délibérations générales de la collectivité ayant trait à cet organisme ou à celles portant sur une dépense obligatoire¹⁶.

Risques de non-mise en œuvre des procédures de sécurisation des conflits

L'éventuelle mauvaise identification d'un conflit entraînant un défaut de mise en œuvre des mécanismes préventifs peut emporter deux risques principaux : un risque administratif, lequel peut aller jusqu'à l'illégalité de la délibération adoptée, et un risque pénal, visant directement l'élu.

LE RISQUE ADMINISTRATIF : L'INTÉRÊT À L'AFFAIRE

La notion d'intérêt à l'affaire constitue l'un des critères d'examen de la légalité des délibérations d'un conseil municipal¹⁷ ou intercommunal¹⁸.

Le juge considère de manière générale que l'intérêt à l'affaire existe dès lors qu'il ne se confond pas avec « les intérêts de la généralité des habitants » de la collectivité¹⁹. Pour ce faire, le juge administratif s'attache à vérifier, *in concreto*, si la participation de l'élu a été de nature à lui permettre d'exercer une influence sur le résultat du vote. À titre d'illustration, il a pu estimer qu'une délibération du conseil municipal est illégale lorsqu'un conseiller intéressé a pris une part importante aux travaux préparatoires²⁰ ou aux débats, même s'il n'a pas participé au vote de la délibération²¹. Sur ce dernier point, rappelons qu'à supposer même qu'il n'ait pas pris part au vote, la

participation silencieuse d'un conseiller intéressé à une affaire peut exercer une influence sur le résultat du vote, même si celui-ci est acquis à l'unanimité²².

Ainsi, pour éviter tout risque contentieux, il conviendrait que la personne, d'une part, ne prenne pas part aux réunions préparatoires éventuelles et, d'autre part, quitte la salle au moment de l'examen de la délibération.

LE RISQUE PÉNAL : LA PRISE ILLÉGALE D'INTÉRÊTS

Par ailleurs, des sanctions pénales peuvent être prononcées à l'encontre de l'élu concerné qui ne se conforme pas aux injonctions formulées par la HATVP²³. D'autres sanctions pénales peuvent être prononcées par le juge à l'encontre d'un élu ayant procuré ou tenté de procurer à autrui un avantage injustifié en réalisant un acte contraire aux textes ayant pour objet de garantir la liberté d'accès et l'égalité des candidats dans les marchés publics et les contrats de concession²⁴. Nous n'aborderons ici que le risque pénal de la prise illégale d'intérêt, dont la consommation n'est pas nécessairement perçue par les principaux intéressés.

La prise illégale d'intérêts est caractérisée par le fait de « prendre, recevoir ou conserver, directement ou indirectement, un intérêt de nature à compromettre son impartialité, son indépendance ou son objectivité dans une entreprise ou dans une opération dont elle a, au moment de l'acte, en tout ou partie, la charge d'assurer la surveillance, l'administration, la liquidation ou le paiement, est puni de cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 €, dont le montant peut être porté au double du produit tiré de l'infraction »²⁵.

Cette infraction se consomme par le seul abus de la fonction indépendamment de la recherche d'un gain ou de tout autre avantage personnel. De même, la consommation du délit n'exige pas que l'intérêt pris par le prévenu soit en contradiction avec l'intérêt local²⁶. Ainsi, la participation d'un conseiller d'une collectivité à un organe délibérant de celle-ci, lorsque la délibération porte sur une affaire dans laquelle il a un intérêt, vaut surveillance ou administration de l'opération au sens de l'article 432-12 du code²⁷, ceci, ici encore, même lorsque la participation est exclusive de tout vote²⁸.

Aussi convient-il d'indiquer que l'examen des critères par le juge pénal sont distincts de ceux utilisés par le juge administratif dans le cadre de l'examen de la légalité de la délibération²⁹.

Si la prise illégale d'intérêt est caractérisée, une peine complémentaire d'inéligibilité est par principe prononcée par le juge à l'encontre de l'auteur de l'infraction pénale³⁰. Si tel est le cas, l'élu condamné à une peine d'inéligibilité ne peut rester en fonction.

Toutefois, le juge peut parfois expressément écarter le prononcé de cette peine, « par une décision spécialement motivée, en considération des circonstances de l'infraction ou de la personnalité de son auteur »³¹, qui n'a, semble-t-il, jamais été mise en œuvre à ce propos. ●

RAPHAËL MEYER

10 DICTE, art. L. 2122-26 applicable aux présidents sur renvoi de l'article L. 5211-2 du même code.

11 Concl. A. Lallet sur CE, 30 janvier 2020, n° 421952.

12 DICTE, art. L. 2122-26, applicable aux présidents sur renvoi de l'article L. 5211-2 du même code.

13 DICTE, art. L. 1111-6 : désignant « un contrat de la commande publique, une garantie d'emprunt ou une aide revêtant l'une des formes prévues au deuxième alinéa du I de l'article L. 1511-2 et au deuxième alinéa de l'article L. 1511-3 ».

14 HATVP, délibération n° 2021-225 relative à la demande d'avis déontologique de M. Sébastien Martin du 30 novembre 2021.

15 DICTE, art. L. 1111-6, II et III.

16 DICTE, art. L. 1111-6.

17 DICTE, art. L. 2131-11.

18 DICTE, art. L. 2131-11 applicable aux intercommunalités sur renvoi de l'article L. 5211-3 du même code.

19 V. par ex. CE, 16 décembre 1994, commune d'Oullins, n° 145370 ; CE, 1^{er} juillet 2019, n° 410714.

20 CE, 17 février 1993, Desmons, n° 115600.

21 CAA de Nantes, 12 mai 2010, n° 09NT01098.

22 CE, 9 juillet 2003, n° 248344.

23 Loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, art. 26, II.

24 C. pénal, art. 432-14.

25 C. pénal, art. 432-12.

26 Crim. 19 mars 2008, n° 07-84.288.

27 Crim. 19 mai 1999, n° 98-80.726.

28 Crim. 9 févr. 2011, n° 10-82.988.

29 V. par ex. sur la prise illégale d'intérêt : Crim. 21 juin 2000, n° 99-86.871.

30 Code pénal, art. 131-26-2.

31 Code pénal, art. 131-26-2, III.

focus

I N T E R C O M M U N A L I T É S



ALAIN ANZIANI

Président de Bordeaux Métropole

« Renforcer nos relations avec les intercommunalités de Gironde »

Bordeaux Métropole accueillera la prochaine Convention des intercommunalités de France du 5 au 7 octobre 2022. Son président, Alain Anziani, présente le projet de territoire de la métropole et les principaux chantiers engagés.

QUEL PROJET DE TERRITOIRE PORTEZ-VOUS POUR CE MANDAT ?

Notre projet de territoire repose sur deux axes. Premièrement, l'adaptation de Bordeaux Métropole aux nouvelles équations sociales, environnementales et urbaines. Deuxièmement, une relation totalement refondée avec les territoires extramétropolitains voisins que sont les intercommunalités de Gironde.

Sur le premier point, la métropole de Bordeaux affronte depuis plusieurs années une crise de croissance démographique et une attractivité économique qui ont nécessité, d'une part, de nombreuses opérations d'aménagement et, d'autre part, une production importante de logements, souvent mal comprise. Nous avons créé des équipements et des services publics de proximité, mais aussi relevé le défi de la mobilité, en recherchant un équilibre afin de concilier les aspirations des différentes populations. Et puis évidemment, il y a eu la crise de la Covid-19 et ensuite les élections municipales qui ont provoqué un changement majeur à Bordeaux. Nous devons désormais tourner la page de l'ambition définie au début des années 2000, qui était de faire de Bordeaux Métropole d'une agglomération

millionnaire en nombre d'habitants, pour concrétiser un projet d'agglomération plus durable.

Il faut conserver une vision stratégique, mais prendre davantage en compte la proximité et les soucis du quotidien. Le contrat de mandature qui lie la majorité repose ainsi sur 6 items : la transition écologique en s'engageant pour le climat et la qualité de vie de ses habitants ; les mobilités pour améliorer la qualité des déplacements ; le logement pour privilégier l'habitant autant que l'habitat ; le développement économique en favorisant la création d'emplois locaux et pérennes ; le développement des services publics et la préservation des biens communs avec en particulier une régie de l'eau ; enfin une démocratie participative pour des élus exemplaires et une métropole plus ouverte.

Le deuxième axe du projet de territoire constitue une révolution pour Bordeaux Métropole. Jusqu'à présent nous avons fonctionné sans prendre en considération les aspirations, les besoins ou les potentialités des territoires limitrophes avec lesquels nous sommes pourtant interdépendants. La mobilité, par exemple, ne trouvera de solutions que grâce à une coopération avec nos

territoires voisins. Nous avons déjà contractualisé avec trois intercommunalités (La Calix, le Sud Gironde et la CC Montesquieu) et initié le dialogue avec toutes celles qui le souhaitent. Ce sont des contrats de coopération avec des actions concrètes : mobilité, développement économique, gestion des déchets, alimentation, nature... Un contrat à la carte dans le cadre d'un dialogue respectueux de chacune des parties.

QUELS SONT LES GRANDS CHANTIERS ENGAGÉS ?

Depuis deux ans, en déclinaison de notre contrat de mandature, nous avons revisité quasiment toutes les politiques publiques de la métropole en réponse aux nouveaux défis du territoire. Cela s'est traduit par l'adoption de plusieurs feuilles de route, maintenant déclinées en projets : biodiversité, énergies renouvelables, schéma des mobilités, stratégie pour l'emploi et le développement économique, rénovation énergétique des logements et tourisme, stratégie de gestion des déchets, économie sociale et solidaire...

Parallèlement, d'autres projets spécifiques ont été menés. La régie de l'eau créée fin 2020 sera effective au 1^{er} janvier 2023. La



@iStock/Getty Images

tarification solidaire des transports, avec une adaptation du tarif pour la famille en fonction des revenus, concerne déjà plus de 60 000 personnes, soit 20 000 de plus que l'ancien système. Je citerai aussi l'opération « Plantons 1 million d'arbres » ou encore le premier budget participatif métropolitain. Concernant l'aménagement urbain, un certain nombre de grands chantiers ont

« L'État doit davantage prendre la mesure du rôle vital des collectivités territoriales dans le paysage national »

été réorientés, amplifiés ou tout simplement poursuivis : le pont Simone-Veil, le bus express entre la gare Saint-Jean à Bordeaux et Saint-Aubin-de-Médoc, le prolongement du tramway à l'aéroport, une réflexion globale sur la rocade, les opérations d'aménagement (Euratlantique, Bastide Niel, Brazza, Mérignac Soleil...), le champ captant

des Landes-de-Médoc pour mieux équilibrer les prélèvements dans les nappes d'eau, le RER métropolitain...

Dans le domaine économique, au-delà de la consolidation de nos filières d'excellence notamment ASD (aéronautique, spatial, défense), nous avons trois grands chantiers. La structuration d'une nouvelle OIM (opération d'intérêt métropolitain) sur la rive droite, en lien avec le port autonome de Bordeaux; le devenir de l'ancien site de Ford sur la zone industrielle de Blanquefort où après avoir fait le choix de permettre l'installation d'Hydrogène de France, nous sommes actuellement en discussion avec le groupe Ford dans le cadre de la cession des 50 hectares qu'il possède; et enfin le devenir du marché d'intérêt national de Bordeaux que nous avons décidé de maintenir dans le cœur de l'agglomération à Bordeaux.

COMMENT AMÉLIORER LE DIALOGUE ÉTAT-COLLECTIVITÉS À L'ÉCHELLE LOCALE ?

Le dialogue entre l'État et les collectivités locales doit être constant et renforcé au vu des différentes crises que nous avons pu connaître ces derniers temps. La

crise sanitaire de la Covid-19 a révélé une entraide territoriale locale particulièrement indispensable pour la lutte contre le virus. Nous avons pu le constater encore récemment lors des violents orages de juin dernier où plusieurs communes ont été particulièrement sinistrées, ou encore lors des incendies en Gironde cet été. Le travail des élus locaux, en lien avec l'État, s'est avéré essentiel dans cette gestion de crise. Au-delà de nos compétences, parce que nous sommes l'échelon de proximité, nous devons agir fréquemment dans l'urgence. Ce rôle qui nous incombe nécessite des moyens, notamment financiers, toujours plus importants, alors qu'ils sont souvent réduits d'année en année via la dotation globale de fonctionnement (DGF). Ces moyens sont nécessaires pour garantir un service public de qualité au plus près de nos habitants. C'est l'esprit même de la décentralisation et je ne cesserai de soutenir ce principe démocratique, parfois mis à mal. L'État doit davantage prendre la mesure du rôle vital des collectivités territoriales dans le paysage national afin de poursuivre un dialogue apaisé. Écouter, c'est bien, concerter, c'est mieux, décentraliser davantage est nécessaire pour notre pays comme pour nos collectivités. ●

BORDEAUX MÉTROPOLE INTENSIFIE SA POLITIQUE DE PARTENARIATS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

LA STRATÉGIE DE COOPÉRATION TERRITORIALE DE BORDEAUX MÉTROPOLE VISE À INSTAURER DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES AVEC LES TERRITOIRES VOISINS POUR MIEUX ARTICULER LES MODES DE TRANSPORT, MANGER LOCAL, PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT, CRÉER DES EMPLOIS AU PLUS PRÈS DES HABITANTS.

En chiffres

28

intercommunalités en Gironde dont 3 communautés d'agglomération

La moitié

de la population du département (1,5 million d'habitants en Gironde) est concentrée dans la métropole bordelaise

À son arrivée, le président Alain Anziani a souhaité que les coopérations territoriales soient désormais recentrées sur les intercommunalités de Gironde avec lesquelles les interdépendances sont les plus fortes. Selon lui, « *la métropole, qui regroupe la moitié des habitants du département, entretenait peu de relations avec les intercommunalités et il lui était reproché de monopoliser les richesses, de capter tous les emplois, de ne pas considérer suffisamment les territoires limitrophes. Des coopérations avaient bien été initiées en 2016, mais plutôt avec des territoires éloignés.* » Il a d'abord fallu aller à la rencontre de chaque intercommunalité girondine et installer un dialogue constructif avec elles pour identifier des solutions pragmatiques à des problématiques communes. Ces coopérations se veulent complémentaires des actions du département. Une vice-présidence dédiée a été désignée pour le mandat et le service métropolitain des coopérations territoriales est spécifiquement dédié à ces partenariats. Il s'agit désormais d'un programme d'action par territoire.

« Identifier des solutions pragmatiques à des problématiques communes »

Parmi les thèmes de coopérations, la mobilité vient logiquement en tête. Près d'un quart des personnes qui circulent dans la métropole viennent d'autres territoires, ce qui justifie de travailler collectivement sur les sujets

de mobilité. L'alimentation fait également partie des sujets prioritaires de coopération, alors que les territoires limitrophes sont principalement producteurs, la métropole est principalement consommatrice. Entre producteurs et consommateurs, il faut des liens pour éviter par exemple que les productions montent à Rungis avant de redescendre à Bordeaux.

Les coopérations territoriales visent aussi à une plus grande dispersion des richesses et des emplois.

« Un pacte gagnant-gagnant entre la métropole et les territoires voisins »

Bordeaux peut être une porte d'entrée du tourisme vers tout le département de la Gironde et cela doit ensuite profiter au Médoc, au bassin d'Arcachon, etc., ce qui peut se concrétiser dans un pacte gagnant-gagnant entre la métropole et les territoires voisins.

L'exemple du Libournais

Les flux pendulaires constituent l'un des premiers enjeux stratégiques de la relation entre Bordeaux et Libourne. Le RER métropolitain est l'un des sujets majeurs de coopération avec la Cali (communauté d'agglomération du Libournais). Deux fois moins cher et deux fois plus rapide que l'automobile, le train est une bonne solution pour les habitants de Libourne qui travaillent dans la métropole, à condition néanmoins que la fréquence et les conditions de voyage répondent aux attentes des usagers. Avec huit trains supplémentaires sur la liaison Bordeaux-Libourne en 2022, 60 trains par jour circulent entre les deux agglomérations, les usagers ont un train par heure et un train toutes les demi-heures en période de pointe. C'est un enjeu d'attractivité pour la Cali, notamment auprès des étudiants. Dans le domaine économique, *Invest in Bordeaux* accompagne l'accueil d'entreprises sur le territoire de La Cali. La feuille de route économique vise en effet un meilleur partage du développement économique avec les territoires girondins. L'alimentation et la gestion des déchets font également partie des axes de coopérations.

Contrats d'objectifs et de moyens

L'objectif de la métropole est de signer avec les 28 intercos voisines des contrats d'objectifs et de moyens sur dix à quinze points, afin de disposer d'une méthode, de moyens et d'engagements précis de résultats. ●

SÉBASTIEN BAYETTE

@iistock-esperanza33



Communiqué



PASCAL BERTEAUD

Directeur général du Cerema
INTERVIEW

LE STATUT DU CEREMA ÉVOLUE. CONCRÈTEMENT, QUE CELA VA-T-IL CHANGER POUR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ?

Le Cerema, opérateur public de l'ingénierie en matière d'adaptation au changement climatique, devient le **premier établissement public à pilotage partagé, à la fois national et local**. C'est une nouvelle étape pour le Cerema qui se voit conforté dans son rôle de bras armé de l'État comme des collectivités en matière de transition écologique et d'aménagement durable des territoires.

Désormais, les collectivités qui le souhaitent peuvent adhérer au Cerema. Outre la participation à la gouvernance de l'établissement et à sa programmation, l'adhésion leur confèrera un ensemble d'avantages visant à simplifier, dans le cadre de quasi-régie, leur accès à l'expertise du Cerema, ainsi qu'aux solutions innovantes et ressources qu'il développe. Elles pourront disposer d'une relation privilégiée avec nos équipes pour un premier niveau de conseil.

Elle leur donnera enfin accès privilégié à Expertises Territoires, plateforme collaborative d'intérêts et de services où échanger avec ses pairs et nos équipes afin de partager, trouver des solutions concrètes en termes de transition écologique.

SUR QUELS TYPES DE PROJETS LE CEREMA PEUT-IL ACCOMPAGNER LES INTERCOMMUNALITÉS ?

Au regard de leurs compétences et de leurs actions en matière de planification écologique, de politique de l'eau, de gestion des déchets, de mobilités, **les intercommunalités sollicitent notre expertise en deuxième niveau, pour compléter l'ingénierie dont elles disposent au sein de leurs propres services.** En 2021, plus d'un quart des collectivités ayant eu recours au Cerema étaient des intercommunalités. Intercommunalités de France a par ailleurs noué un partenariat avec notre établissement afin d'apporter son appui méthodologique ainsi que des solutions concrètes et opérationnelles sur des sujets tels que les CRTE, la sobriété foncière, la requalification des friches, la mise en œuvre de la compétence GEMAPI...

LE THÈME DE LA 32^E CONVENTION D'INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE, EST CELUI DES RELATIONS ÉTAT / COLLECTIVITÉS : QUEL RÔLE LE CEREMA PEUT-IL JOUER DANS CE CADRE ?

Le poids des collectivités au sein des instances nationales et régionales sera renforcé. Elles disposeront ainsi, au sein du conseil d'administration, d'une majorité qualifiée.

Ces instances constitueront un lieu d'échange privilégié entre l'État et les collectivités, qui pourront partager leurs contraintes, leurs besoins respectifs et construire ensemble des réponses toujours plus adaptées.

Nous allons contribuer au développement d'une culture commune, inventer une nouvelle façon de penser et de produire de l'expertise au service de l'adaptation des territoires aux enjeux climatiques. Ce défi inédit suppose une relation entre l'État et les collectivités basée sur un dialogue équilibré, constructif et de confiance.

POUR PLUS D'INFORMATIONS



Collectivités territoriales



Expertises Territoires

POUR NOUS CONTACTER



www.cerema.fr
collectivites@cerema.fr



@Ceremacom



@Cerema



@Sophie Debove

RETOUR D'EXPÉRIENCE

UN MILLION D'ARBRES POUR LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

FACE AU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE ET À LA NÉCESSITÉ DE RAFRAÎCHIR L'ESPACE URBAIN, BORDEAUX MÉTROPOLE A LANCÉ UNE OPÉRATION VISANT À PLANTER UN MILLION D'ARBRES AU COURS DE LA DÉCENNIE.

Bien qu'il y ait des hauts et des bas dans l'évolution des températures moyennes annuelles, les données montrent clairement que chaque nouvelle décennie a été plus chaude que la précédente. Aussi, le déploiement de solutions locales est nécessaire pour atténuer les changements climatiques et apprendre à s'y adapter, notamment en milieu urbain. À Bordeaux Métropole, la collectivité se mobilise avec les habitants et entreprises afin de planter un million d'arbres sur le territoire métropolitain. Inspiré de l'exemple de New York, ce plan d'envergure vise à augmenter de 20 % le patrimoine arboré. Augmenter et densifier la place du végétal offre de nombreux bénéfices : lutter contre les îlots de chaleur, mais aussi améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit en ville, favoriser la biodiversité, l'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement, améliorer la qualité de vie des habitants...

De nombreux leviers disponibles

Le budget de l'opération « Plantons 1 million d'arbres » est de 35 M€ sur six ans pour Bordeaux Métropole, mais de nombreux leviers non financiers sont à sa disposition : les démarches déjà lancées pour la nature en ville, l'intégration de l'arbre et son écosystème dans les règles d'urbanisme, le changement des pratiques de conception des opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage de la métropole, la mobilisation des ressources foncières telles que

les délaissés de voirie et autres terrains sans destination...

Par ailleurs, les formes de végétalisation envisageables sont diverses : jardins pédagogiques, vergers urbains, jardins partagés et familiaux, « permis de végétaliser », ou encore création de forêts urbaines.

Budget participatif

En janvier 2021, la métropole a lancé un budget participatif dédié au programme et en juin dernier, tous les citoyens ont pu voter pour les différents projets de plantations des associations candidates. Les lauréates vont réaliser leurs projets sur les sept parcelles proposées. Elles recevront une subvention de la métropole et seront signataires d'une convention de gestion pour l'occupation du terrain. Les projets lauréats sont soutenus techniquement et financièrement par la métropole avec une enveloppe globale de 350 000 € pour cinq ans. Le budget par projet est de 50 000 € maximum, en nature et/ou en contribution financière, pour aider l'association à réaliser ses actions, mais aussi lui permettre d'entretenir et faire vivre le site pendant cinq ans. Les projets lauréats sont variés : arbres fruitiers à Floirac et au Taillan-Médoc, jardin-forêt sensoriel à Caudéran, renaturalisation d'une parcelle agroforestière à Bruges... et tous intègrent une dimension participative pour impliquer les citoyens et riverains de ces parcelles.

Communes, entreprises et citoyens mobilisés

Afin de concrétiser son ambition, Bordeaux Métropole appelle à la mobilisation des communes, de la société civile et des entreprises. Dans la mesure où les terrains publics ne représentent que 5 % du territoire, la plantation d'arbres ne peut s'y limiter. Afin de les guider dans le choix des plants, Bordeaux Métropole a établi une liste d'espèces locales ou bien adaptées à ses sols et à son climat. De plus, Bordeaux Métropole propose de jeunes plants (trois par foyer) aux communes inscrites dans le dispositif. Elles les distribuent gratuitement à leurs habitants, sous réserve de respecter quelques conditions (taille du terrain, charte d'engagement...).

« Augmenter de 20 % le patrimoine arboré »

Les entreprises sont invitées à s'engager, dans le cadre du mécénat d'entreprise, via un don financier, en nature ou en compétences. L'adhésion au programme est une opportunité pour les entreprises de mettre en avant leur démarche de responsabilité sociale et environnementale (RSE). Les entreprises peuvent également, en dehors du mécénat, planter des arbres sur leur domaine privé pour créer un îlot de fraîcheur. ●

SÉBASTIEN BAYETTE



ALAIN ROUSSET

Président de la Région Nouvelle-Aquitaine

« Une stratégie industrielle proactive »

Alain Rousset fait le point sur les dossiers régionaux : santé, reconquête industrielle, innovation, sobriété foncière...

QUELS SONT LES PRINCIPAUX DÉFIS À RELEVER PAR LA RÉGION ?

Nous devons assurer l'accès au bien commun le plus essentiel, la santé, sur tous les territoires. La Région y contribue avec le déploiement des maisons de services publics (MSP) et le maillage des formations sanitaires et sociales. Cette stratégie se déploie au travers de la vision « Une seule santé » qui consiste à croiser les connaissances et les innovations en matière de santé humaine, animale et végétale et dont l'un des projets-phares sera la création d'une nouvelle école vétérinaire publique à Limoges.

« Assurer l'accès à la santé »

La Région s'est également engagée pour amorcer la reconquête et la relocalisation industrielle notamment dans les domaines des médicaments et de leurs composants, des masques ou des dispositifs médicaux.

En matière de développement économique et de réindustrialisation, la Nouvelle-Aquitaine a aussi engagé des dispositifs comme « Usine du futur ». 36 % des emplois industriels de France ont été créés dans notre région en 2019 : c'est le résultat d'une stratégie industrielle proactive.

Le secteur agricole, agroalimentaire, forestier et maritime fait face à une pluralité de défis. Première région agricole d'Europe, nous devons accélérer la transition des exploitations vers des modèles plus durables pour garantir la protection de l'environnement, de l'eau et de la biodiversité, la qualité des produits et la santé des agriculteurs eux-mêmes.

La Région contribue également à faire face au défi du changement climatique. Le stress hydrique, la baisse des rendements agricoles, les épisodes de sécheresse et d'incendies sont des réalités vécues par les territoires. La Région accompagne leurs initiatives en matière de mobilités, d'habitat, de réduction de la consommation foncière, de transformation des modèles agricoles ou de circuits alimentaires. Nous avons anticipé ces enjeux en mobilisant plus de 400 scientifiques sur les sujets de préservation de la biodiversité et de l'environnement. Leur travail a abouti à la feuille de route Néo Terra qui propose un changement de paradigme de nos politiques publiques dans tous les domaines.

Notre collectivité entend enfin assurer un modèle de développement équilibré des territoires en assurant des moyens d'ingénierie et des soutiens renforcés aux territoires des petites villes, des centres-bourgs, des zones rurales et des quartiers de la politique de la ville.

COMMENT S'ORGANISE LE DIALOGUE AVEC L'ÉTAT ET LES ÉLUS LOCAUX EN NOUVELLE-AQUITAINE POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBJECTIF « ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE » (ZAN) ?

La région Nouvelle-Aquitaine a déjà intégré dans son SRADDET des règles de limitation du rythme de la consommation foncière. Nous veillons, en tant que personne publique associée, à l'application de ces règles dans les documents d'urbanisme des territoires. La loi Climat et Résilience demande la modification de ce schéma en intégrant, notamment, la territorialisation des objectifs et l'objectif du zéro artificialisation nette. Après avoir revendiqué et obtenu des délais supplémentaires pour l'application de cette loi, nous travaillons avec la

conférence des SCoT et les territoires à une transcription optimale, qui assure un développement équilibré et équitable.

Par ailleurs, j'ai adressé un courrier, co-signé avec le président de la conférence des SCoT de Nouvelle-Aquitaine, à la Première ministre pour alerter sur certaines complexités d'application. Il s'agit, notamment, de clarifier la comptabilisation de la consommation foncière des grands projets d'infrastructures, d'éviter la dimension de double peine pour les territoires qui ont été vertueux par le passé, et enfin d'aborder les injonctions contradictoires de l'État auprès de certains territoires.

DANS QUEL DOMAINE FAUT-IL PRIORITAIREMENT AMÉLIORER L'ARTICULATION ÉTAT-COLLECTIVITÉS ?

Les difficultés de recrutement des entreprises se sont encore accrues suite à la pandémie de la Covid-19. Pour aider efficacement les chefs d'entreprise à faire face à cette problématique, l'État doit confier la coordination des acteurs de l'emploi aux Régions. Je milite en ce sens depuis plusieurs années.

Il faut s'inspirer de ce qui a été fait avec la loi Avenir professionnel du 5 septembre 2018, qui a octroyé aux Régions de nouvelles compétences en matière d'orientation. Jusque-là, il y avait pléthore de structures liées à l'orientation scolaire pour des résultats médiocres, comme l'a démontré le rapport de Pascal Charvet. Depuis, le nouveau partage des rôles entre l'Éducation nationale et les régions a permis de gagner en efficacité, au bénéfice des jeunes générations. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR SÉBASTIEN BAYETTE



JEAN-LUC GLEYZE

Président du Département de la Gironde

« *La France à deux vitesses se traduit aussi dans l'exercice communautaire* »

Pour le président du conseil départemental de Gironde, l'État doit trouver des formes de péréquation qui permettraient de corriger les écarts dans les capacités d'action des intercommunalités.

EN TANT QUE PARTENAIRE DE NOTRE CONVENTION, QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR L'INTERCOMMUNALITÉ ?

L'intercommunalité commence à entrer dans une forme de droit commun dans l'organisation institutionnelle de notre République. Après des naissances souvent difficiles, chahutées à l'adolescence par des lois entraînant des modifications des Schémas Départementaux de Coopération Intercommunale qui nécessitaient parfois de trouver de difficiles nouveaux équilibres territoriaux et politiques, les intercommunalités arrivent à une première étape de maturité.

« *L'exercice des compétences se précise* »

L'exercice des compétences se précise, projets de territoires et PLUI amènent à penser collectivement à l'échelle du périmètre communautaire, l'apprentissage du compromis permet souvent une gestion transpartisane de l'intercommunalité, ce qui est salutaire pour les populations. Le renouvellement des élus y contribue, permettant d'effacer peu à peu les querelles de clochers communaux qui marquaient les premières gouvernances. Il est temps de laisser sur un temps long la stabilité du périmètre territorial, ainsi que la progressivité dans l'évolution des compétences. Mais attention : toutes les communautés de communes ne sont pas semblables, et a fortiori égales, du point de vue des moyens disponibles, entraînant parfois des retours de compétences vers les communes. La France à deux vitesses se traduit aussi dans l'exercice communautaire.

LA CONVENTION DES INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE À BORDEAUX AURA POUR THÈME « LES RELATIONS ÉTAT-COLLECTIVITÉS ». COMMENT SES RELATIONS DOIVENT-ELLES ÉVOLUER SELON VOUS ?

Il faut que l'État laisse les territoires s'organiser dans le temps, sans chamboulements périodiques qui fragilisent les gouvernances, rebattent les cartes et, *in fine*, freinent le service public au détriment des usagers. Mais il doit aussi veiller à des formes de péréquations qui permettent de corriger les écarts dans les capacités d'action des intercommunalités. Il faut pour cela prendre en compte l'ambition des compétences saisies par une intercommunalité, et y adosser les rentrées fiscales qui permettront l'exercice correct des compétences. Au même titre que la relation avec les collectivités locales, le rapport entre État et intercommunalités doit être fondé sur la confiance dans la libre administration en proximité, au service des populations. À ce titre, je ne pense pas pertinent d'imaginer une relation contractuelle avec les intercommunalités, du moins sur la section de fonctionnement. Pour l'investissement, la garantie de financement séquencés de la part de l'État peut, en revanche, sécuriser les engagements de l'intercommunalité en la matière.

Les intercommunalités sont désormais un maillon opérationnel actif de la décentralisation, qui doit être respecté pour cela, mais qui doit aussi garder sa place intermédiaire entre les communes, première porte que poussent nos concitoyens au plus près de chez eux, et les Départements, dont l'échelle permet des actions de plus grande envergure qui restent ancrées sur le terrain. Des conférences départementales des intercommunalités, telle que celle pilotée

en Gironde par la collectivité départementale, constitue un outil de partage stratégique intéressant et efficace pour mener des actions communes.

COMMENT ABORDEZ-VOUS LE DÉFI DE LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ?

La question foncière est un sujet déterminant en Gironde, qui concerne notamment le Département et les intercommunalités. Entre déprise agricole et besoins alimentaires, concentration de l'activité économique en métropole et difficultés de mobilité, arrivée de 20.000 habitants de plus chaque année et besoins en logements, nécessité de projets d'équipements d'envergure mais aussi préservation environnementale, étalement urbain et montée vertigineuse des prix des terres et de l'immobilier... tout nous ramène au foncier ! Or les intercommunalités ont en charge les PLUI, en écho à nos politiques publiques d'aménagement du territoire. Il faut donc articuler ensemble la vision des différents secteurs de la Gironde dans une approche globale, prendre acte de son actualité et de ses perspectives, anticiper pour prévenir, mais aussi pour répondre aux besoins. D'où, par exemple, l'intégration du Département voici quelques années au sein d'un Etablissement Public Foncier (EPF) d'État. D'où également la proposition récente, lors d'une conférence des intercommunalités, d'une foncière commerciale à créer en lien avec la Banque des Territoires pour reconquérir des vacants commerciaux en centre-bourg. De quoi illustrer la complémentarité de l'action publique entre collectivité départementale et intercommunalités en Gironde. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR SÉBASTIEN BAYETTE

32^e CONVENTION DES INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

RELATIONS

ÉTAT

&

COLLECTIVITÉS

DU 05 AU 07 OCTOBRE 2022
PALAIS 2 L'ATLANTIQUE
BORDEAUX

INTERCOMMUNALITÉS
DE FRANCE

Inscriptions sur : <https://conventioninterco2022.eventmaker.io/>

I N T E R C O M M U N A L I T É S

Finances



GUILLAUME ROBERT

Chef du service des Collectivités locales, Délégation générale des Finances publiques (DGFIP)

« 2 500 collectivités expérimentent actuellement le compte financier unique »

Guillaume Robert fait le point sur les chantiers de modernisation de la DGFIP et la réforme de son réseau territorial.

QUELS ONT ÉTÉ LES GRANDS CHANTIERS DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES EN DIRECTION DES COLLECTIVITÉS LOCALES AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES ?

Je citerai d'abord la modernisation permanente de nos systèmes d'information en lien avec les collectivités. Pour les échanges ordonnateur-comptable, la dématérialisation atteint aujourd'hui 89 % dans le secteur public local, ce qui est très élevé. Les échanges automatisés de données ouvrent maintenant la voie au compte financier unique, à une meilleure perception des recettes grâce à la fiabilisation des tiers et à une connaissance fine des données de chaque collectivité. Durant la crise sanitaire, c'est ce qui a permis à la DGFIP d'identifier les collectivités les plus en difficulté, de proposer et gérer les dispositifs de soutien, et d'assurer la dépense et le versement des payes, point crucial pour les collectivités comme pour les hôpitaux. Les données nous permettent également de développer un modèle d'intelligence artificielle pour identifier les collectivités en risque, un an en amont, à l'image de celui utilisé par la DGFIP sur les défaillances d'entreprises.

En parallèle, nous menons un large chantier de fiabilisation des comptes locaux. Le point d'orgue en sera la généralisation, au 1^{er} janvier 2024, du référentiel M57 qui ouvre la voie au compte financier unique (CFU) et aux dispositifs de fiabilisation des comptes comme la certification. La DGFIP encourage donc les collectivités à anticiper

l'application de la M57, avec une offre de formation et d'accompagnement en lien avec le CNFPT. 2 500 collectivités expérimentent actuellement le CFU, et nous recevons de nombreuses demandes d'élus qui voudraient voir s'élargir l'expérimentation.

Enfin, la réforme de la responsabilité des gestionnaires publics au 1^{er} janvier 2023 va permettre de fluidifier l'action publique, en réservant l'intervention du juge financier aux seuls cas les plus graves de faute commise chez l'ordonnateur ou le comptable. La DGFIP s'y prépare et accompagnera les collectivités dans cette réforme qui implique le renforcement des dispositifs de contrôle interne.

SI LES ÉLUS LOCAUX CONSIDÈRENT QUE CES CHANTIERS DE MODERNISATION SONT ESSENTIELS, ILS SOUHAITENT QUE LA QUESTION DE LA PROXIMITÉ RESTE UNE PRÉOCCUPATION CONSTANTE. QUE LEUR RÉPONDEZ-VOUS ?

La DGFIP a engagé une profonde transformation de son réseau territorial, pour répondre à l'attente d'un service public performant et accessible. La concertation avec les élus, les agents des finances publiques et les organisations syndicales a permis de dégager l'adhésion la plus large sur notre nouvelle présence territoriale et la nature des services proposés.

Pour les élus, la traduction la plus visible de la réforme est la création des conseillers aux

décideurs locaux (CDL) et la mise en place des services de gestion comptable. Les CDL ont pour mission de conseiller les élus locaux, avec des prestations adaptées et personnalisées. Ils étaient 450 en début d'année, ils seront 1050 en 2023, date à laquelle chaque intercommunalité disposera d'un CDL dédié. Les SGC, issus du regroupement de plusieurs trésoreries, disposent d'une taille suffisante pour payer plus rapidement les dépenses des collectivités, encaisser plus efficacement leurs recettes et améliorer la tenue des comptes. Les enquêtes que nous menons régulièrement montrent un très haut niveau de satisfaction des élus.

Pour le grand public, la réforme de notre réseau a entraîné une hausse de plus de 30 % des points d'accueil de proximité : nous participons à France Services et organisons des rendez-vous ou des permanences d'agents en mairie, en présentiel ou par visioconférence. Depuis deux ans, les usagers peuvent aussi payer leurs impôts, factures de produits locaux et amendes chez les buralistes, en substitution des trésoreries qui n'acceptent plus les espèces. À ce jour, plus de 13 500 buralistes sont agréés dans 6 756 communes, soit quatre fois plus de lieux d'accueil qu'auparavant.

Quant aux régisseurs, ils déposent et retirent maintenant les espèces dans 3 500 bureaux de poste, soit un maillage globalement amélioré, y compris en milieu rural. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR CLAIRE DELPECH



**"GUICHET UNIQUE"
DIGITALISEZ VOTRE COLLECTIVITÉ !**



OPTIMISEZ DÉS MAINTENANT LA

RELATION USAGER

auprès des citoyens de vos territoires



CAPDÉMAT, UNE SOLUTION SIMPLE, EFFICACE ET SÉCURISÉE

**POUR
VOS
ÉQUIPES**

Portail personnalisable
Suivi de demande en ligne
Multi-canal

**POUR
VOS
USAGERS**

Parcours usager simplifié
Bouquet de services adapté
Référéncé FranceConnect



CapDémat est une communauté.

Notre solution est réalisée PAR les collectivités, POUR les collectivités.
Un quart des départements français et de nombreuses communes nous font déjà confiance.

ENSEMBLE POUR CHANGER LA DONNE



“ Notre défi ? Augmenter nos ressources en eau disponibles. Parce que l'agriculture a besoin de beaucoup d'eau, on invente des solutions pour traiter et réutiliser directement les eaux usées pour l'irrigation*. Une façon de ne pas toujours puiser dans les nappes phréatiques. ”

Marta, Responsable d'une usine de traitement des eaux usées située sur les rives du Llobregat, en Espagne.

La transformation écologique, c'est notre raison d'être.



* Retrouvez nos actions en détail : www.veolia.com/reutilisation-eaux-usees.

** Nous sommes des Ressourcers. Crédit photo : Bobby - Fisheye. L'énergie est notre avenir, économisons-la !

VEOLIA ENVIRONNEMENT SA – Capital social : 3 502 858 580 euros – RCS Paris n° 403 210 032 – 21, rue la Boétie, 75008 Paris.

#weare
RESSOURCERS™

Ressourcer le monde

 VEOLIA