



HAL
open science

La coopération en matière de mobilité dans les Hauts-de-France : à la recherche de l'interterritorialité

Cyprien Richer, Pierre-André Horth

► To cite this version:

Cyprien Richer, Pierre-André Horth. La coopération en matière de mobilité dans les Hauts-de-France : à la recherche de l'interterritorialité. PUG Presses universitaires de Grenoble. Action publique locale et mobilité, Droit et gestion des collectivités territoriales, , pp.163-176, 2023. halshs-04379559

HAL Id: halshs-04379559

<https://shs.hal.science/halshs-04379559>

Submitted on 8 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La coopération en matière de mobilité dans les Hauts-de-France : à la recherche de l'interterritorialité

Cyprien Richer, chargé de recherches MATRIS-Cerema

Pierre-André Horth, doctorant TVES-Université de Lille et MATRIS-Cerema

Introduction

Le processus de métropolisation et l'étalement urbain impactent la distance des déplacements quotidiens en particulier pour le travail. A l'heure des défis climatiques et énergétiques, cette croissance de la portée de la mobilité urbaine questionne l'échelle de régulation des politiques publiques. La décarbonation progressive des mobilités nécessitera une plus grande cohérence des actions à plusieurs échelles territoriales. Nous proposons ainsi d'étudier l'évolution des formes de coopération entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM)¹ dans la région des Hauts-de-France et d'explorer la nouvelle donne de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM-2019) en matière de gouvernance des mobilités.

La Région des Hauts-de-France est issue de la fusion du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie. Les deux ex-régions se distinguent par des dynamiques spatiales contrastées : d'un côté, le Nord-Pas-de-Calais correspond à une seule région métropolitaine, largement polarisée par l'aire urbaine lilloise, avec des réseaux de villes plus ou moins autonomes (Littoral, ex-bassin minier, Hainaut-Cambresis, Sambre-Avesnois). De l'autre, la Picardie est caractérisée par une forte polarisation francilienne au sud, par une attractivité de l'ancienne capitale Amiens sur le département de la Somme et par des réseaux de villes moyennes dans l'Oise et l'Aisne. L'enjeu de la contribution est de comprendre la genèse des différentes formes de coopération visant à embrasser la géographie régionale marquée par des mobilités intenses et multi-échelles.

Dans un premier temps, nous proposons de revenir sur les notions mobilisées pour définir les formes politiques d'organisation des territoires. Ensuite, nous effectuons un panorama des différents contenus législatifs en fonction des objectifs recherchés. Enfin, nous explorerons la situation dans la Région Hauts-de-France en matière de politique de mobilité. Au final, cet article cherche à alimenter le débat sur l'enjeu de l'interterritorialité (Vanier, 2008 ; Barles, Dumont, 2021) en matière de mobilité.

¹ Pour faciliter la lecture, nous utiliserons uniformément le terme d'AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) y compris pour désigner les anciennes AOT ou AOTU (Autorité organisatrice des transports urbains), terminologie d'avant la loi MAPTAM 2014.

L'organisation politique des territoires : entre gouvernement urbain et gouvernance multi-échelles ?

Nous proposons une rapide définition des notions employées dans l'article avant d'aborder les objectifs du législateur (Voir aussi : Richer, Hasiak, Jouve, 2011). En simplifiant sur l'organisation politique des territoires, il apparaît que deux notions se font face : d'un côté, le « gouvernement » et de l'autre la « gouvernance » (Wiel, 2010). Ces termes n'impliquent pas directement une relation à des échelles spatiales. Ainsi nous pouvons distinguer autour de ces deux notions ce qui relève d'un seul périmètre administratif ou de l'interaction entre plusieurs périmètres ou échelles spatiale (figure 1).

Figure 1. Quatre grandes formes d'organisation politiques des territoires.

	A l'échelle d'un territoire	A l'échelle de plusieurs territoires
Gouvernement	(B) Capacité de décision et d'arbitrage de la collectivité dans les limites de son périmètre et de ses compétences : gouvernement urbain ou régional, favorable à l'amélioration de la cohérence intersectorielle	(A) Capacité de décision et d'arbitrage dans le cadre d'un système politico-administratif emboîté : hiérarchie et/ou tutelle entre les échelons administratifs (situation avant la décentralisation)
Gouvernance	(C) Capacité à réguler à l'intérieur d'un territoire dans le cadre d'un système partenarial avec des acteurs multiples : gouvernance urbaine ou territoriale	(D) Capacité à réguler entre territoires dans le cadre d'un système partenarial avec des acteurs multiples : gouvernance interterritoriale, favorable à l'amélioration de la cohérence spatiale

Avant les premiers actes de décentralisation, l'approche des politiques locales répondait à une organisation politico-administrative emboîtée (Situation A, figure 1). Cette « pyramide (vassalique ?) des territoires de la République » (Vanier, 2005) peut être appréhendé comme une forme de gouvernement multi-échelles entre État local, Département et État « national ». Progressivement, les réformes territoriales ont cherché à promouvoir la formule du « gouvernement urbain » à partir de 1966 avec les premières communautés urbaines (Situation B, figure 1). Celui-ci correspond à un régime intégré en général central et métropolitain ayant une forte capacité de décision et d'arbitrage (Estèbe, 2008). Il répond à la recherche d'une cohérence « intersectorielle », c'est-à-dire à l'enjeu d'intégrer des compétences plurielles relevant de différents secteurs d'interventions (transports/mobilités, développement économique, aménagement du territoire, habitat, environnement, eau et réseaux d'assainissement...) au niveau d'un acteur disposant ainsi de fortes capacités techniques et politiques à concevoir et mettre en œuvre des politiques publiques au sein de son périmètre (Pinson, 2010).

La notion de gouvernance est aujourd'hui devenu une notion centrale dans l'analyse des politiques publiques (Situation C, figure 1) (Le Galès, Vitale, 2013). Le Galès (2019) en distingue plusieurs usages dont une correspond à la recherche du consensus et à la capacité de négocier. La gouvernance est une réponse aux phénomènes de pluralisation des systèmes d'acteurs (Le Galès, 1995). Aujourd'hui, les « relations horizontales », c'est-à-dire « les conflits, coopérations et logiques d'alliance qui se nouent entre acteurs, groupes et organisations présents dans la ville peuvent être désormais considérées comme la première explication des formes que prend l'action publique urbaine » (Pinson, 2010).

Si la gouvernance porte des enjeux de coopération partenariale, elle ne répond pas à une seule logique d'organisation territoriale (Situation D, figure 1). Martin Vanier fait donc appel à la notion « d'interterritorialité » qui selon l'auteur est un « nouveau devoir de l'organisation politique des territoires » (Vanier, 2008). Le principe de l'interterritorialité est de consacrer « davantage d'efforts à ce qui se décide, se construit, se régule, se gère, entre territoires, qu'à l'intérieur de chacun d'eux pour lui-même » (Vanier, 2008). En analysant les principales réformes impactant l'organisation des mobilités, nous pouvons constater que l'effort n'a pas été équivalent entre « gouvernement local » décentralisé (B) et gouvernance interterritoriale (D).

Les intentions du législateur en matière de mobilité : beaucoup d'intersectoriel, peu d'interterritorial

A la suite des réformes Chevènement (1999) et Gayssot (SRU-2000), Jean-Marc Offner (2002) faisait la démonstration d'une oscillation régulière des objectifs législatifs sur le sujet des transports entre renforcement de la cohérence intersectorielle (recherche du gouvernement urbain) et/ou spatiale (recherche de gouvernance multi-échelles). Selon l'auteur, cette quête de cohérences semble se pratiquer de manière cyclique, ce que nous cherchons à rendre compte succinctement avec cette lecture du design institutionnel autour de la compétence « mobilité ».

D'un côté, le législateur s'applique à renforcer le pouvoir d'agglomération par la création de « communautés » intercommunales et de métropoles aux compétences élargies au sein desquelles on trouve les transports publics et la mobilité. Les premières d'entre-elles ont été les communautés urbaines (1966), « sommet de l'intégration intercommunale française » remplacées par le statut de Métropole en 2014. En créant les communautés d'agglomération qui intègrent dans leur socle de compétences obligatoires « l'organisation des transports publics », la loi Chevènement (1999) provoque une grande redistribution des statuts des autorités organisatrices des mobilités : plus des 2/3 d'entre elles changent de statuts entre 1999 et 2004 et les nouvelles communautés d'agglomération deviennent rapidement la première forme d'autorité organisatrice (Richer, 2005). Le processus d'intégration des compétences transport/mobilité au sein des communautés intercommunales va se poursuivre jusqu'à la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019. De ce point de vue, la LOM est parfaitement alignée avec le long processus réformateur visant à intégrer la compétence mobilité au sein d'intercommunalités « de projet » (communauté de communes, d'agglomération, urbaines ou métropoles) (Richer, Pasquesoone, Pitaval, 2023). L'établissement public de coopération intercommunale se trouve donc en mesure de disposer des principaux leviers de pilotage d'une politique « globale » de mobilité en assurant la cohérence avec l'aménagement et l'urbanisme sur le plan stratégique (maîtrise de la planification urbaine) et opérationnel. L'intégration intersectorielle de la compétence mobilité est incontestable.

De l'autre côté, la loi explore de différents dispositifs pour favoriser la coopération entre EPCI et pour pallier à un développement spatial de l'intercommunalité davantage guidé par des équilibres politiques que par des enjeux sectoriels (comme celui de la mobilité). Ainsi, en parallèle de l'intégration intercommunale faisant émerger des « gouvernements » locaux, les réformes tentent de promouvoir une meilleure « gouvernance » entre collectivités. C'est le cas par exemple l'objectif de la création des syndicats de type SRU (2000) spécifiquement dédié à l'enjeu de coopération entre AOM. Il constitue un outil original mais rarement pour répondre à une réelle ambition de coordination multiéchelles (Richer, Hasiak, Jouve, 2011). Il existe aujourd'hui une multitude de structures syndicales dédiées à la coopération (inter)territoriale et pouvant jouer en rôle en matière de mobilité : syndicat mixte en charge du SCoT (schéma de cohérence territoriale), pôle métropolitain, pôle d'équilibre territorial et

rural (PETR) mais aussi syndicat mixte de parc naturel régional (PNR) ou groupement européen de coopération territoriale (GECT)... Ces différentes structures peuvent s'emboîter (les pôles métropolitain, PETR ou PNR peuvent prendre la compétence SCoT et devenir AOM) même s'il n'y a aucun modèle uniforme (en terme spatial et par rapport à la prise en compte de la mobilité) pour ces structures entre EPCI et Région. La LOM cherche ainsi à relancer et uniformiser la nécessaire coopération entre acteurs de la mobilité.

Au final, les successives réformes législatives n'ont pas tranché et cherchent encore à combiner capacité d'arbitrage et de négociation (Offner, 2002 ; Gallez, Menerault, 2005). Si les efforts ont essentiellement été portés sur la constitutions de gouvernements urbains et métropolitains, l'enjeu de la mobilité va encourager la recherche progressive de différentes formules de coopération comme nous allons l'observer à travers l'exemple des Hauts-de-France.

Le long cheminement de la coopération en matière de mobilité dans les Hauts-de-France

- Premier âge (depuis 1970) : une coopération souple et volontaire à travers des structures ad-hoc (association, comité, ...)

Ce premier temps regroupe plusieurs tentatives d'organiser un partenariat institutionnel concernant les questions de mobilité. Il correspond à une période où la loi ne prévoit pas de dispositif particulier de coopération. Les expériences présentées ici ne sont pas exhaustives mais elles démontrent la volonté des acteurs de favoriser et structurer le dialogue.

L'échelle de la Région Nord-Pas-de-Calais a été perçue très vite comme une échelle cohérente pour la question des transports². La Région Nord-Pas de Calais entama l'élaboration d'un Schéma Régional de Transport en 1975, ce qui donna naissance au Transport Collectif Régional (TCR) du Nord-Pas-de-Calais en 1977, vingt ans avant l'expérimentation de la régionalisation du TER (1997) dont la région fera partie des pilotes. Sans cadre réglementaire, les acteurs institutionnels des transports vont percevoir l'enjeu de renforcer le dialogue face à un accroissement important des flux entre les agglomérations régionales. En 1995, l'association des autorités organisatrices des transports publics de voyageurs du Nord-Pas-de-Calais est créée en réunissant la Région, les 13 AOM et les 2 départements. Cette instance regroupant les techniciens se réunit régulièrement depuis les années 90 pour travailler sur des thématiques telle que l'intermodalité. Ces réunions ont abouti à l'élaboration d'une charte régionale de l'intermodalité signée par de nombreuses AOM en 1999 avec pour objectif majeur d'améliorer les interconnexions entre réseaux sur le périmètre régional.

Dans l'ex-région Picardie, la géographie ne préfigure pas la même mobilisation sur les enjeux de mobilités. Cependant, la présence d'un réseau ferroviaire très dense va rapidement mobiliser l'acteur régional dès les débuts des années 2000 avec l'approbation d'un schéma régional des transports collectifs. Un Comité Régional des Partenaires du Transport Collectif (CRPTC) va ensuite être constitué à partir de 2006. Il résulte de la volonté des élus d'associer les 19 autorités organisatrices existantes sur la Région, les associations d'usagers, les organisations syndicales, la SNCF, les transporteurs... Cette démarche a permis d'alimenter les échanges sur des problématiques communes tel que l'accessibilité

² D'une surface réduite (la plus petite ex-région métropolitaine avec l'Île-de-France et la Haute-Normandie), composée de seulement deux départements et très polarisée par l'aire métropolitaine lilloise, le Nord-Pas-de-Calais était déjà l'échelle d'observation de l'OREAM-Nord (Organismes régionaux d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine) dans les années 1970.

ou l'intermodalité. Ce comité régional va notamment participer à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des gares TER picardes (2008).

- Deuxième âge (depuis 2000) : une coopération incitative, librement choisie et spécifiquement dédiée aux AOM avec les syndicats mixtes de type SRU

Le deuxième temps débute avec la loi SRU qui affirme la volonté du législateur d'encourager la coopération entre autorités organisatrices des mobilités. La création d'une forme syndicale spécifiquement liée à cet objectif avec une ressource dédiée à la clé (le versement mobilité additionnel) va rebattre les cartes, particulièrement dans le territoire des Hauts-de-France.

C'est d'abord le Conseil Général de l'Oise qui va saisir cette opportunité. Suite à l'approbation de son Agenda 21 en 2005 et dans l'optique de mieux maîtriser les déplacements sur son territoire, le département de l'Oise va impulser la création en 2006 du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO). Ce syndicat mixte SRU a pour objectif, à l'échelle départementale, de coordonner et de développer l'offre locale en matière de transports en commun. Le SMTCO se compose 2014 de toutes les AOM exerçant leurs compétences sur le département de l'Oise (à l'origine 11 AOM locales, le Département et la Région Picardie). Derrière la centrale d'information « Oise Mobilité », le syndicat développe un outil innovant -le SISMO pour Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise- qui combine une centrale de mobilité tous modes, une centrale de covoiturage, un système billettique et des titres dématérialisés sur smartphone.

La Région Nord-Pas-de-Calais dans la continuité des dynamiques de coopération préexistante va également être à l'initiative de la création d'un syndicat mixte SRU. Le syndicat mixte intermodal régional des transports (SMIRT) a cependant été long à officialiser à cause d'obstacles juridiques. Les AOM présentes sur le territoire régional dans les années 2000 s'étaient accordées sur la création de ce syndicat mixte SRU dès 2006. Il a fallu attendre fin 2009 pour que les statuts soient effectivement signés car, avant cela, le législateur ne permettait pas l'adhésion d'un syndicat mixte de droit commun (nombreux dans la région) à un syndicat mixte SRU. A l'origine, le SMIRT est composé de l'ensemble des 14 AOM de la Région Nord-Pas de Calais (11 AOM locale, 2 Départements et la Région). Le projet phare du syndicat concerne le déploiement d'une billettique basée sur une carte de transport unique (la carte Pass-Pass) sur l'ensemble de ses réseaux membres.

Longtemps, le SMTCO et le SMIRT partageaient une particularité : sur les douze syndicats mixtes SRU existants lors du recensement du Certu en 2014, seuls les deux syndicats des Hauts-de-France comptaient parmi leurs membres la région. Leur rôle est pourtant assez différent. D'un côté, le Nord-Pas-de-Calais a été à l'initiative de la création du syndicat dans un contexte où les AOM partageaient la conviction que la région était la bonne échelle de coordination. De l'autre, la Picardie a accompagné le SMTCO à l'initiative du Conseil général de l'Oise pour donner plus de poids notamment dans le cadre d'une éventuelle discussion avec la région Île-de-France limitrophe.

Pour la Picardie, la création d'un seul syndicat de type SRU à l'échelle régional s'est ensuite posée afin de prolonger le comité des partenaires. Cependant, plusieurs obstacles se sont avérés bloquants en particulier, le fait que l'Oise soit déjà engagé dans une démarche et qu'il existe des différentiels de versement-transport additionnel (VTA). Cette ressource que les syndicats SRU peuvent prélever s'appuie sur des modalités assez complexes qui donne un avantage aux territoires de villes moyennes sous influence d'une grande métropole (ici la région parisienne). Ainsi le département de l'Oise peut prélever 12 millions d'euros par an de VTA quand le département de la Somme pourrait en

obtenir dix fois moins. Le VTA joue un rôle clé en étant un des éléments à l'origine de la démarche du SMTCO (Horth et al., 2021).

Depuis 2018 suite à la fusion des régions, le SMIRT a adopté un nouveau nom « Hauts-de-France Mobilités » (HDFM) avec la vocation d'embrasser le nouveau territoire régional. La nouvelle région Hauts-de-France n'aura finalement pas entraîné une modification substantielle de la dynamique des syndicats SRU : les deux structures restent actives, sur des compétences similaires, et la région adhère aux deux syndicats de coopération, un cas unique et atypique. Si la LOM ne va pas remettre en question ce fonctionnement, la réforme va avoir une conséquence sur le nombre d'adhérents de ces syndicats³. En effet, après l'application de la disposition phare de la LOM⁴, les Hauts-de-France comptent 78 AOM locales dont 53 communautés de communes ainsi que la région en substitution dans 10 intercommunalités⁵ (Richer, Pasquesoone, Pitaval, 2023). Il y a donc 2,5 fois plus d'AOM locale en 2022 par rapport à 2019 et 70% d'entre-elles sont désormais des communautés de communes (contre 10% avant la LOM). Avec 14 membres à l'origine, HDFM comptabilise une vingtaine d'adhérents supplémentaires suite à la réforme. Même dynamique autour du SMTCO dans l'Oise qui voit son nombre de membres augmenter.

- Troisième âge (à partir de 2019) : une coopération institutionnalisée et généralisée sous l'impulsion du chef de file régional

Ce troisième temps trouve son origine dans l'acte 3 de la décentralisation (2014/2016) mais prendra toute son envergure par les dispositions de la LOM (2019). C'est une nouvelle étape de généralisation de la coopération institutionnelle en matière de mobilité, d'abord facultative, puis obligatoire.

Le retrait de la clause de compétence générale des Départements et Régions va motiver la mise en place de nouveaux dispositifs de dialogue qui ne sont pas spécifiques à la question des mobilités. La loi MAPTAM à partir de 2014 va introduire le rôle de "chef de file" et créer la conférence territoriale d'action publique (CTAP) pour débattre entre collectivités membres de l'exercice de ses compétences et de la conduite des politiques publiques⁶. Dans ce cadre, au titre de ce chef de filât, la région peut conclure avec ses partenaire une convention territoriale d'exercice concerté (CTEC) sur des questions de mobilité. C'est donc une nouvelle étape de coopération, encore facultative, mais davantage institutionnalisée avec la Région comme chef d'orchestre.

Ce rôle de chef de file des Régions cherche à élargir le champ de la coopération entre AOM laissé auparavant à l'initiative des Syndicats mixtes de loi SRU. Toutes les régions sont chargées d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités AOM sur les actions suivantes : la mobilité, l'intermodalité, les pôles d'échanges multimodaux, la gestion des situations dégradées ou l'aide à la conception des infrastructures de transports ou de services de mobilité.

La loi d'Orientation des mobilités (2019) va apporter de nouvelles précisions sur les modalités de l'action commune des collectivités sur la question spécifique des mobilités. Le chef de filât de la région en matière de mobilité devient dérogatoire du droit commun du chef de filât du code général des

³ Comme l'atteste Eric Quiquet, directeur de HDFM dans un entretien récent : « Historiquement, le métier des SM SRU était d'être tournés vers les AOM urbaines sur des problématiques assez techniques (information voyageurs : passpass.fr, billettique, etc.). En quelque sorte, c'est le besoin technique qui a créé l'outil politique. Avec la LOM, nous nous sommes ouverts aux communautés de communes » Revue Transport Infrastructure & Mobilité TI&M – NO 535 -2022.

⁴ La couverture de 100% du territoire par des AOM locales.

⁵ Dans la situation où la Région est AOM locale de substitution, quid de l'adhésion au syndicat mixte SRU ?

⁶ Dans la Région Hauts de France, la CTAP installée en 2016 compte 76 membres.

collectivités territoriales, tout en s'opérant dans les conditions que ces articles prévoient. Ainsi en parallèle de la CTAP et de leurs conventions territoriales élaborés par les collectivités désignées en qualité de chef de file, la Région est tenue de conclure des « Contrats opérationnels de mobilité » (COM) à l'échelle des bassins de mobilité qu'elle aura défini et délimité. Le COM est donc obligatoire quand la CTEC reste facultative.

La délimitation des bassins de mobilité dans les Hauts-de-France a été validée début 2022 à la suite d'une concertation avec les différents acteurs institutionnels. Le point de départ de la réflexion était lié à la carte des cinq espaces régionaux à enjeux du SRADDET (adopté en juin 2020). Les discussions ont abouti à la formation de 10 bassins de mobilité dans la région, d'une surface assez équivalente, support des contrats opérationnels de mobilité. Ces bassins s'appuient des principales dynamiques territoriales et cherchent à rendre compte de la dynamique multi-échelles des mobilités en faisant figurer des EPCI dans plusieurs bassins de mobilité⁷. Courant 2023, suite à la validation des bassins de mobilité, la démarche de concertation sur les contrats opérationnels de mobilité a été lancée.

Au final, nous pouvons constater une évolution des modalités de coopération : à l'origine facultative et souple, la coopération en matière de mobilité est devenue obligatoire, contractuelle sur l'intégralité du territoire régional depuis la LOM. Malgré cette généralisation, les dispositifs de gouvernance de la mobilité antérieurs n'ont pas disparu. Ainsi, les deux syndicats mixtes SRU et les dix contrats opérationnels de mobilités se superposent sur des enjeux similaires (coordination de l'offre, de l'information et de la tarification...)⁸. Une bonne articulation des deux formes de partenariats reste à trouver.

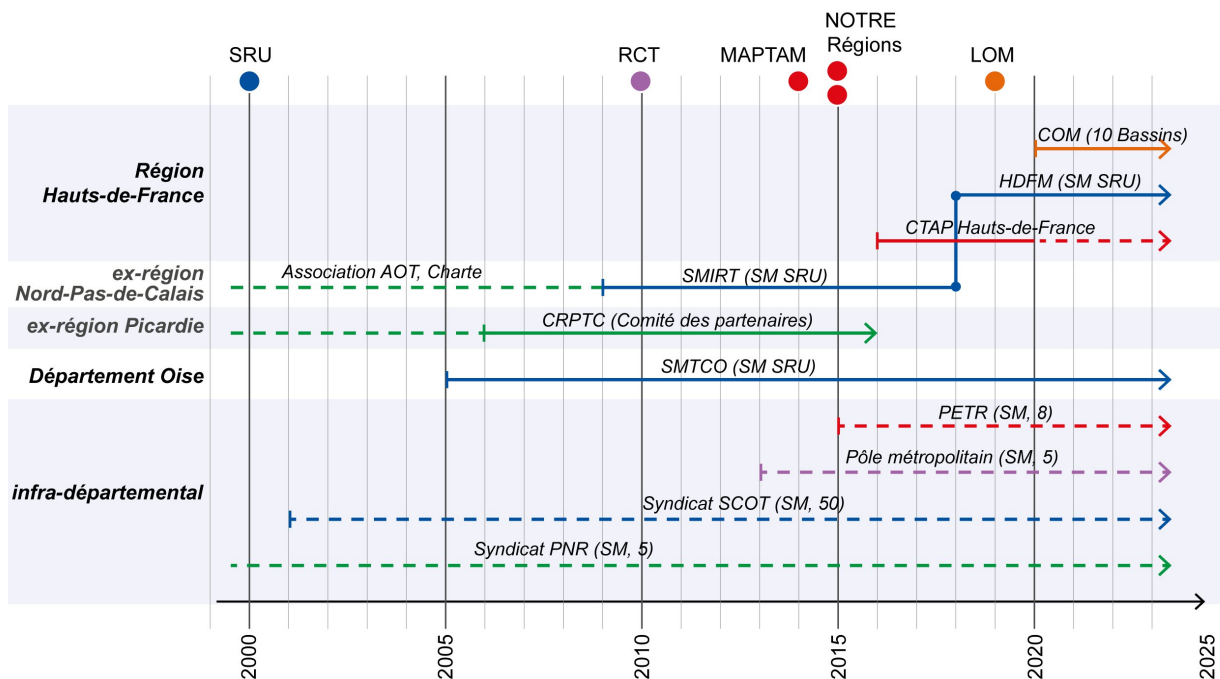
Conclusion : une démultiplication des formes de coopération pour des résultats toujours modestes ?

Les Hauts-de-France sont une région où les politiques de mobilité ont alimenté depuis longtemps des formes diverses de coopération entre autorités organisatrices (Figure 2). Il en résulte une situation assez atypique où deux syndicats SRU cohabitent avec les nouvelles prérogatives de la LOM en matière d'animation de la mobilité par le chef de file régional. Au-delà de ces structures dédiées à la mobilité, il existe une cinquantaine de syndicats de SCoT qui portent une vision stratégique de la mobilité, six pôles métropolitains dont certains interpellent régulièrement sur le sujet des transports, huit PETR souvent considérés comme une échelle pertinente de discussion sur les projets de mobilité, un groupement européen de coopération territoriale (GECT), celui de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai créée en 2008, actif sur le thème de la Mobilité et des Transports publics transfrontaliers. Ainsi, la région ne manque pas de dispositifs de coopération même si la clarté et l'efficacité des diverses formules interrogent. Si des résultats existent en matière d'interopérabilité (carte billettique commune à plusieurs réseaux de transport), la région des Hauts-de-France ne dispose pas d'un portail d'information commun et reste très peu avancé sur la tarification commune à plusieurs AOM.

⁷ Valenciennes et Arras sont à la fois au centre d'un bassin valenciennois et arrageois ainsi que membre du bassin de mobilité autour de Lille.

⁸ Les compétences des SM SRU sont de coordonner les services de mobilité, développer des systèmes d'information et une tarification coordonnée. Le contrat porte notamment sur la coordination des acteurs et des actions communes sur les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information ...

Figure 2. Schéma des formes de coopération entre AOM dans la région des Hauts-de-France



Ce qui notable, c'est l'évolution de la dynamique partenariale rendu obligatoire avec la LOM sur tout le périmètre régional. Les contrats opérationnels de mobilité apparaissent comme la nouvelle pièce de maitresse du dialogue entre responsables de transport. Il comporte cependant une faiblesse : l'échelle du dialogue est liée à la définition des bassins de mobilité, sur lesquels le législateur laisse beaucoup de souplesse aux régions. Si dans les Hauts-de-France, le processus a abouti à la définition de 10 bassins qui regroupent entre 6 et 14 intercommunalités, ailleurs en France, il y a un risque que la définition des bassins de mobilité vienne vider de toute substance la contractualisation multi-partenariale.

Au final, peu d'indices laissent présager d'une réelle orientation des politiques de mobilité par la gouvernance partenariale. Les gouvernements urbains s'appuient sur des compétences renforcées et depuis longtemps sur une ressource financière dédiée au financement de leurs propres projets (le versement mobilité). Le versement additionnel des syndicats de type SRU pèse peu par rapport au versement mobilité, puissant instrument de souveraineté des AOM locales (Richer, 2021). Des indices d'évolution sont cependant à mentionner. D'abord les nouvelles communautés de communes AOM vont probablement davantage chercher à coopérer par la force des choses (pas de versement mobilité par choix ou par contrainte). La coopération par instrument tel que les centrales de mobilité servicielle type MaaS⁹, les projets de pôles d'échanges ou l'arrivée de nouveaux opérateurs de mobilité va inévitablement amener à reconsidérer l'échelle de réflexion des politiques de mobilité et à dépasser les limites, souvent superficielles, entre AOM.

⁹ Le Conseil métropolitain lors de la séance de 17 décembre 2021 a voté une « stratégie métropolitaine en faveur du développement d'un système de mobilité servicielle (MaaS) ». L'un des enjeux à moyen et long termes est d'élargir les offres et préparer un MaaS à l'échelle du bassin de mobilité de la métropole. « Les réflexions sur la mise en œuvre du système de MaaS mettent en lumière la nécessité de rendre cohérente et lisible l'offre de mobilité à l'échelle du bassin de vie des usagers et habitants. Celui-ci dépasse les frontières de la métropole et invite ainsi à développer une offre de mobilité servicielle cohérente au-delà de la frontière belge (périmètre Eurométropole) ainsi qu'en intégrant a minima le bassin minier côté français, territoire dont les interactions quotidiennes sont fortes avec la métropole européenne de Lille. »

Bibliographie

- Barles, S., & Dumont, M. (2021). *Métabolisme et métropole. La métropole lilloise, entre mondialisation et interterritorialité* (p. 144 pages). Editions Autrement. <https://shs.hal.science/halshs-03374262>
- Estèbe, P. (2008). *Gouverner la ville mobile : Intercommunalité et démocratie locale*. Presses universitaires de France.
- Gallez, C., & Menerault, P. (2005). *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*. PREDIT, Convention ADEME-INRETS.
- Horth, P.-A., Menerault, P., & Richer, C. (2021). L'importation du maas (mobility as a service) en France : Un nouvel instrument pour les politiques de transport ? *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, 35-3/4, Article 35-3/4. <https://doi.org/10.4000/netcom.6335>
- Le Galès, P. (1995). Du Gouvernement Des Villes À La Gouvernance Urbaine. *Revue française de science politique*, 45(1), 57-95.
- Le Galès, P. (2019). Gouvernance. In *Dictionnaire des politiques publiques: Vol. 5e éd.* (p. 297-305). Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.bouss.2019.01.0297>
- Le Galès, P., & Vitale, T. (2013). *Governing the large metropolis. A research agenda*.
- Menerault, P. (1993). Les effets territoriaux d'un outil de financement des transports publics : Le versement-transport. *Transports urbains*, 78, 21-24.
- Offner, J.-M. (2002). Les transports urbains : Entre secteurs, réseaux et territoires. *Annuaire des Collectivités Locales*, 22(1), 169-183. <https://doi.org/10.3406/coloc.2002.1437>
- Pinson, G. (2010). La gouvernance des villes françaises. *Métropoles*, 7, Article 7. <https://doi.org/10.4000/metropoles.4276>
- Richer, C. (2005). Les transformations récentes de l'intercommunalité en matière de transports collectifs urbains. In *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, Rapport PREDIT, convention ADEME INRETS (N° C03-13; p. 25-49).
- Richer, C., Hasiak, S., & Jouve, N. (2011). Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU : Un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités? *Flux*, 83(1), 51-67.
- Richer C., Pasquesoone M., Pitaval N. (2023), Des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones peu denses. L'effet de la loi d'Orientation des Mobilités dans la Région Hauts-de-France. *Revue Région et Développement*, à paraître
- Vanier, M. (2005). *L'interterritorialité : Des pistes pour hâter l'émancipation spatiale*. IRD Editions.
- Vanier, M. (2008). *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité* (Economica/Anthropos). <https://books.openedition.org/irdeditions/3410>
- Wiel M. (2010), « *Métropole et mobilité : les contradictions métropolitaines* », Communication aux 15^{ème} Université d'Été du Conseil Français des Urbanistes, Strasbourg, 25-26-27 août 2010.