Mémoire de Master

Université de Limoges

Faculté de Droit et des Sciences Économiques
Master 2 Gouvernance de l'État et des Organisations Publiques
Parcours Administration Publique

Année universitaire 2023/2024

L'exercice de la compétence transport par la Région Nouvelle-Aquitaine

Valère ROULET

Stage effectué du 2 avril au 28 juin 2024

Région Nouvelle-Aquitaine
Direction des Transports Routiers de Voyageurs
Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie

Mémoire dirigé par

Nadine POULET GIBOT LECLERC
Responsable du Master Gouvernance de l'État et des Organisations Publiques

Stéphan BARRIÈRE
Région Nouvelle-Aquitaine - Direction des Transports Routiers de Voyageurs
Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie – Tuteur de stage

Remerciements

Mes remerciements vont tout d'abord à Stéphan Barrière, pour son accompagnement professionnel, pédagogique et méthodologique, en tant que tuteur de stage et en tant qu'intervenant à la Faculté dans le cadre de la préparation aux épreuves des concours envisagés (IRA, attaché territorial).

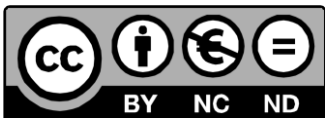
Je souhaite dans un second temps remercier la Région Nouvelle-Aquitaine, le Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie (TIMCV), ainsi que la Direction des Transports Routiers de Voyageurs (DTRV) pour son accueil et l'opportunité qui m'a été offerte par ce stage. Cette expérience professionnelle enrichissante s'inscrit en cohérence avec mes aspirations et projets professionnels.

Enfin, je remercie la Faculté de Droit et des Sciences Économiques. Plus particulièrement, ma responsable de formation, Nadine Poulet, pour son accompagnement pédagogique et méthodologique tout au long de cette année de Master 2.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Droits d’auteurs

Cette création est mise à disposition selon le Contrat :
« **Attribution-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de modification 3.0 France** »
disponible en ligne : http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/fr/



Licence CC BY-NC-ND 3.0

Abréviations

AO2 : Autorité Organisatrice de Second rang
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
CC : Communauté de Communes
CCAP : Cahier des Clauses Administratives Particulières
CCSPL : Commission Consultative des Services Publics Locaux
CCTP : Cahier des Clauses Techniques Particulières
CESER : Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
CLERCT : Commission Locale d'Evaluation des Ressources et des Charges Transférées
CPER : Contrat de Plan Etat-Région
CRTC : Chambre Régionale et Territoriale des Comptes
CSP : Concession de Service Public
CST : Comité Social Territorial
CT : Collectivité Territoriale
DACP : Direction des Achats et de la Commande Publique
DCE : Dossier de Consultation des Entreprises
DGA : Directeur Général Adjoint
DGS : Directeur Général des Services
DSI : Direction des Systèmes d'Information
DSP : Délégation de Service Public
DTRV : Direction des Transports Routiers de Voyageurs
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC : Etablissement Public Industriel et Commercial
ESS : Economie Sociale et Solidaire
FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
GIA : Groupes Inter-Assemblées
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités (loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019)
MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (loi n°2014-58 du 27 janvier 2014)
NA : Nouvelle-Aquitaine
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi n°2015-991 du 7 août 2015)
PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
PTA : Plan de Transports Adapté
RC : Règlement de la Consultation
RNA : Région Nouvelle-Aquitaine
RRT : Régie Régionale des Transports
SPASER : Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables
SPL : Société Publique Locale
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
TAD : Transport à la Demande
TIMCV : (Pôle) Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Table des matières

Introduction 7

Chapitre 1 - Du transfert de la compétence transport à son exercice effectif par la Région 15

Section 1 - Les dispositions de la loi NOTRe relatives au domaine du transport 15

§ 1 - L'ampleur, les enjeux et conséquences du transfert de la compétence transport pour la RNA 15

§ 2 - L'organisation du transport scolaire en Nouvelle-Aquitaine 19

§ 3 - Observations sur le fonctionnement des services régionaux du transport routier : la recherche d'harmonisation des pratiques professionnelles 21

Section 2 - La variété des modes de gestion utilisés afin d'assurer le transfert et l'exercice complet de la compétence transport 24

§ 1 - La commande publique de la Région en matière de transports scolaires 24

§ 2 - La recherche d'un équilibre entre clauses sociales, environnementales, et le nécessaire maintien de l'économie locale 27

§ 3 - Les différents modes de gestion des services publics de transport en RNA, en lien avec la démocratie locale et participative 28

Chapitre 2 - La politique régionale qui guide le développement de la compétence relative aux transports routiers de voyageurs 32

Section 1 - La feuille de route Néo Terra comme fil conducteur de l'action régionale en matière de transports 32

§ 1 - Présentation des principales ambitions de la feuille de route Néo Terra en lien avec les transports 32

§ 2 - Le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER) de la RNA 35

§ 3 - L'insertion de clauses sociales et environnementales dans les marchés publics de la RNA en matière de transports routiers 37

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Section 2 - Les conséquences de la loi d'orientation des mobilités sur l'exercice de la compétence en matière de transport et de mobilité 39

§ 1 - Le contexte d'élaboration de la LOM et ses principales dispositions relatives au transport routier 39

§ 2 - La détermination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) 41

§ 3 - L'élaboration du plan régional des services routiers 2020-2030 et du schéma régional des transports routiers 2020-2030 en lien avec la LOM et le SRADDET 44

Conclusion 46

Références bibliographiques 52

Annexes 55

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Introduction

L'organisation des régions, leur découpage et leurs compétences sont le résultat de plusieurs lois successives, d'années de concertations, de commissions, de rapports commandés par l'État et les gouvernements successifs de ces dernières décennies, et de débats parlementaires, à l'échelle de l'Etat Français et de ses institutions, mais également au niveau européen. Les régions issues de la réforme de 2015[1] ont été présentées dans le projet de loi du 18 juin 2014 comme étant à « taille européenne » et capables de faire face aux défis de la compétition économique internationale, avec pour ambition de « rendre l'Etat plus efficace », dans un « cadre régional nouveau ». Les autres objectifs présentés étaient de « réduire les coûts de fonctionnement », « générer des économies d'échelle », « supprimer un certain nombre de doublons », ou encore « décomplexifier le système administratif français ». Le nombre des régions de France est donc passé de 22 à 13 au 1er janvier 2016, à la suite de l'adoption de la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015.

À la suite de la promulgation de la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, la loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) est venue redéfinir la répartition des compétences entre les échelons territoriaux. La loi NOTRe, tout en supprimant (de nouveau) la clause de compétence générale des régions, a cherché à clarifier la répartition des compétences avec pour objectif d'éviter les doublons et enchevêtrements de compétences entre les différentes collectivités, et en essayant de simplifier ou de rationnaliser ce qui est communément appelé le « millefeuille territorial ».

Parmi ses dispositions, la loi NOTRe prévoyait notamment le transfert de la compétence transport interurbain des départements aux régions au 1er janvier 2017, ainsi que le transfert de la compétence transport scolaire des départements aux régions également, au 1er septembre 2017. La mise en œuvre de ces dispositions, comportant des enjeux et des conséquences importantes, s'est notamment traduite par un transfert des personnels. Il a été en partie question d'une charge administrative et juridique qui a pesé sur les agents régionaux et départementaux lors de la phase effective de transfert des agents, ainsi que des moyens matériels et financiers, notamment par la transformation de la RDTHV en RRTHV (entre décembre 2016 et juin 2017 pour la Région Nouvelle-Aquitaine). Une période de préparation, d'anticipation, et de transfert effectif de la compétence transport a été requise afin de garantir la continuité du service public.

[1] Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Ces lois successives témoignent d'une volonté forte de faire des régions des CT dotées de compétences importantes irriguant à la fois des territoires ruraux et urbains et dans des domaines de compétences ayant un impact sur les habitants, les entreprises et un grand nombre d'autres acteurs. Cette volonté législative au regard des compétences régionales est fondée sur un rôle central et fédérateur, notamment en termes de mobilités.

Créée au 1er janvier 2016 par la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015[2], la Région Nouvelle-Aquitaine (RNA) regroupe les anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes (elles-mêmes créées en 1960). Les régions en France avaient dans un premier temps le statut d'établissement public en 1972[3], puis sont devenues des collectivités territoriales en 1982[4]. D'une superficie de 84 100 km², la Nouvelle-Aquitaine constitue la région de France métropolitaine la plus étendue, et est aussi vaste que l'Autriche. La région NA regroupe 12 départements, 6 millions d'habitants[5] (ce qui en fait la troisième région de France au regard du nombre d'habitants), et 970 km de littoral. La Région Nouvelle-Aquitaine emploie environ 8800 agents et s'occupe de l'entretien de 296 lycées (chiffres de 2023). Concernant le budget de la RNA, celui-ci s'établit à 3,5 milliards d'€ en termes d'investissement pour 2024.

Depuis le 1er janvier 2016, Bordeaux est la capitale régionale de la Nouvelle-Aquitaine. Les sites des deux anciennes régions Limousin et Poitou-Charentes ont gardé certains services de la région, dont des fonctions supports. A titre d'exemple, le site de Limoges accueille la direction de deux services supports cruciaux ; la direction des ressources humaines et la direction des systèmes d'information (DSI) de la Région.

En plus des trois sites principaux que sont Bordeaux, Limoges et Poitiers, 9 autre sites, également appelés sites territorialisés ou antennes territorialisées, sont répartis sur le territoire néo-aquitain. Certaines de ces antennes territorialisées ont été installées récemment, en 2022 pour la plupart, et ont pour objectif de mailler l'ensemble du territoire néo-aquitain afin de rapprocher les services régionaux des usagers. Il y a donc un site par département, ces sites pouvant être recensés comme suit :

[2] Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral
[3] Loi n°72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions
[4] Loi n°82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions
[5] Source : INSEE

Licence CC BY-NC-ND 3.0

- Bordeaux pour la Gironde (33)
- Limoges pour la Haute-Vienne (87)
- Poitiers pour la Vienne (86)
- Niort pour les Deux-Sèvres (79)
- Angoulême pour la Charente (16)
- La Rochelle pour la Charente-Maritime (17)
- Périgueux pour la Dordogne (24)
- Agen pour le Lot-et-Garonne (47)
- Guéret pour la Creuse (23)
- Tulle pour la Corrèze (19)
- Mont-de-Marsan pour les Landes (40)
- Pau pour les Pyrénées-Atlantiques (64)

La Région Nouvelle-Aquitaine possède également une représentation à Bruxelles au niveau des instances européennes, ainsi qu'une maison (ou antenne) à Paris, qui sert d'ambassade économique, touristique, et culturelle. Cela s'explique par le fait que la Région reçoit et gère les fonds européens et a donc vocation à travailler en lien direct avec l'Union Européenne sur le développement de projets structurants.

Une fois ces données introductives présentées, ce mémoire de stage rend compte, entre autres, de ce qu'implique une région d'une telle superficie et exerçant des compétences stratégiques, notamment en termes de coordination et d'harmonisation des pratiques professionnelles (juridiques et administratives).

En effet, les 12 départements qui composent la Nouvelle-Aquitaine présentent des disparités sociales, économiques, démographiques, possèdent des atouts, des problématiques et des enjeux qui varient, et n'ont pas tous les mêmes modes de fonctionnement. Ces différences, disparités et inégalités territoriales constituent un enjeu pour les services juridiques, administratifs et techniques régionaux ; la Région doit permettre une coordination entre les différents départements qui la composent, et garantir un service rendu aux usagers qui doit être de qualité et homogène sur l'ensemble du territoire régional. Cela passe par une recherche d'harmonisation des pratiques professionnelles (juridiques, administratives, techniques) devant dépasser le strict cadre départemental, dans un objectif d'équité et d'égalité des usagers qui bénéficient des compétences exercées par la Région.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Mon affectation géographique de stage se situe sur le site de Limoges, à l'hôtel de l'ancienne région Limousin, lieu désormais dénommé « Maison de Limoges » ou « Site de Limoges ». A noter qu'un « site » dans le lexique régional depuis 2016 signifie un département.

Conformément à l'organigramme de la Région Nouvelle-Aquitaine[6], les compétences et les priorités du conseil régional sont mises en œuvre par des services organisés en pôles, délégations et directions. Chaque pôle ou délégation est piloté par un directeur général adjoint (DGA) ou délégué régional. L'ensemble des services de la Région est placé sous l'autorité du directeur général des services (DGS). Également, Le Président du conseil régional est assisté par un cabinet qui fait le lien entre les instances politiques et l'administration. La mandature actuelle a débuté en 2021 (la séance plénière d'installation a eu lieu le 2 juillet 2021) et se terminera en 2028. On constate un double décalage des dates de début et de fin de la mandature ; celle-ci a commencé un peu plus tard que prévu initialement du fait de la crise sanitaire, et s'achèvera en 2028 du fait des échéances électorales nationales qui auront lieu en 2027 (élection présidentielle).

Pour rappel, la durée d'un mandat régional est de 6 ans. Le conseil régional se réunit en séance plénière au minimum 4 fois par an afin de débattre et voter des délibérations relatives au budget, aux actions stratégiques de haute importance, ayant un fort impact sur le fonctionnement de la collectivité et son action publique sur le long et moyen terme (comme la signature du contrat de plan État-Région). Le conseil régional est doté d'un règlement intérieur qui détermine le nombre de commissions et les compétences de celles-ci. L'assemblée est constituée de 183 membres élus au suffrage universel direct, au scrutin de liste, avec un système mixte regroupant des principes des scrutins majoritaire et proportionnel.

La commission permanente quant à elle se réunit régulièrement afin de débattre et voter des délibérations relatives aux affaires courantes de la collectivité. La commission permanente agit par délégation du conseil régional, et se réunit à Bordeaux, Poitiers ou Limoges. La commission permanente est une émanation du conseil régional et réunit le président, 15 vice-présidents, ainsi que 45 autres élus. Certaines fonctions et thématiques peuvent être déléguées à la commission permanente par le conseil régional, à l'exception du vote du budget et l'approbation du compte administratif. En Région Nouvelle-Aquitaine, au regard du nombre de compétences déléguées par le conseil régional par délibération, la tendance au fil des années en termes de délégation de compétences du conseil régional à la commission permanente est à l'augmentation ; la liste des compétences déléguées à la

[6] Voir annexe n°2

Licence CC BY-NC-ND 3.0

commission permanente dans les délibérations du conseil régional est de plus en plus large, exhaustive et détaillée.

Des groupes inter-assemblées (GIA) sont constitués par pôles afin d'étudier des projets de délibération relatifs à la thématique du pôle en question, et ce en amont de la commission permanente. Les groupes inter-assemblées (GIA) sont composés d'élus du conseil régional ainsi que de membres du conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de façon paritaire. Les élus et membres du CESER sont affectés dans les GIA en début de mandature afin d'étudier les projets de délibérations relatifs au domaine de spécialité du groupement et du pôle concerné. Ils sont donc consultés pour avis. En amont du passage en GIA, les projets de délibérations sont étudiés au préalable par un comité de lecture qui, lui, rassemble uniquement des fonctionnaires territoriaux de la région, spécialistes du domaine ou de la thématique en question.

On constate donc l'existence de plusieurs strates de validation des projets de délibération, permettant un filtre très efficace des projets territoriaux au regard de leur rédaction sur le fond et sur la forme, assurant ainsi leur sécurisation juridique.

Une fois toutes ces étapes effectuées et validées successivement, (comité de lecture → GIA → assemblée plénière ou commission permanente), le président signe la délibération, celle-ci est transmise à la préfecture de la Gironde au service du contrôle de légalité, et la délibération obtient ainsi force exécutoire.

Dans le cadre de ce stage, j'ai été affecté au Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie (TIMCV), à la tête duquel se trouve un directeur général adjoint (DGA). Le Pôle TIMCV se décompose en plusieurs directions, et j'ai été affecté plus précisément dans la Direction des Transports Routiers de Voyageurs (DTRV). Parmi les autres directions du Pôle TIMCV, on retrouve la Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs (DTFV) et une Mission Intermodalité, pilotées comme pour la DTRV par un adjoint au DGA du Pôle. Enfin, le Pôle TIMCV regroupe également la Direction des Infrastructures et des Transports de Marchandises (DITM), un Secrétariat Général, ainsi qu'une Mission Grands Projets.

Les pôles et directions ont vocation à travailler en synergie et en transversalité car la thématique de la mobilité inclut les différents modes de transport gérés par le pôle.

Des réunions de direction ont lieu de façon régulière, en fonction des points à aborder. Par exemple, ma direction d'affectation, la DTRV, se réunit en moyenne toutes les deux semaines, en visioconférence car les agents sont répartis sur les différents sites. Les points abordés sont divers ; ils peuvent par exemple être en lien avec le conseil économique, social et environnemental régional (CESER), concerner le contrat de plan Etat-Région (CPER) ou

Licence CC BY-NC-ND 3.0

avoir trait à une commission consultative des services publics locaux (CCSPL). Font également partie des thèmes des réunions de direction et groupes de travail les questions relatives à l'inscription des élèves au service de transport scolaire, la préparation de la rentrée, la billettique, les logiciels d'inscription (fonctionnalités, mises à jour, points de vigilance sur d'éventuels dysfonctionnements), le développement de l'intelligence artificielle et sa future incorporation dans les logiciels, ainsi que les marchés publics de transport scolaire.

La thématique de stage (conformément à mon service d'affectation) est principalement en lien avec la commande publique (incluant les marchés publics et les concessions de service public) ; il s'agit de gérer les transports interurbains et scolaires, leur étude, processus d'élaboration et de révision, la passation, l'exécution financière ainsi qu'une étude comparative des pratiques en termes de marchés publics dans d'autres régions de France (notamment en matière de révision des prix, de pondération ou de notation, des pénalités appliquées aux transporteurs en cas de manquement constaté, et le montant des pénalités). Ensuite, il a été question d'effectuer des recherches juridiques et thématiques, de veille et d'actualisation de ce que les services régionaux de transports doivent connaître et mettre en œuvre pour répondre à leurs obligations en matière de transport routier et scolaire, notamment en ce qui concerne les dessertes prioritaires, et l'accessibilité. La participation à une commission consultative des services publics locaux (CCSPL), ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation d'un règlement intérieur de la CCSPL ont également fait partie des tâches et missions effectuées dans le cadre de ce stage.

Enfin, et de façon plus globale, cette immersion professionnelle a été l'occasion d'étudier et de comprendre de façon transverse le rôle de la Région conformément à ses nouvelles compétences issues de la loi NOTRe, afin d'en avoir une vision d'ensemble, et dans un objectif d'enrichissement personnel de ma culture administrative et du service public (et plus spécifiquement en administration décentralisée). La participation à des réunions de direction, de conduite de projets, ou encore à une commission consultative des services publics locaux (CCSPL), m'a permis d'appréhender concrètement le fonctionnement opérationnel des équipes. L'organisation et le fonctionnement des services impliquent la répartition des tâches entre agents et services conformément à leurs domaines d'expertise respectifs. Également, ce stage a été l'occasion de découvrir un mode d'expression de la démocratie participative (à l'occasion de la CCSPL), et le positionnement des élus.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Concernant la thématique principale de ce stage (les transports routiers interurbains et scolaires), il convient de donner quelques chiffres afin d'avoir un premier aperçu de ce qu'implique la compétence régionale du transport routier : près de 4000 cars circulent chaque jour dans la Région, transportant environ 170 000 élèves vers leurs établissements scolaires, sur environ 6500 circuits. Concernant le transport sur lignes commerciales, environ 1000 cars circulent chaque jour sur les 240 lignes dédiées.

Le budget annuel du transport routier de la Région s'élève à 306 millions d'€ pour 2024, et le montant des prestations annuelles réalisées par les transporteurs routiers (dans le cadre de marchés publics ou de concessions de service public) s'élève à 250 millions d'€. De façon générale, les mobilités représentent en moyenne les premiers budgets des régions : environ un tiers des dépenses de fonctionnement, et un quart des dépenses d'investissement. En Région Nouvelle-Aquitaine, les transports constituent le premier poste de la section de fonctionnement. Des révisions d'indices et des avenants aux contrats de transport scolaire interurbain ont causé 23 millions d'€ de surcoûts en 2023. Cela s'explique notamment par la hausse du prix de l'énergie.

Ce mémoire de stage a pour vocation d'expliciter la vision politique qui conduit l'exercice de la compétence transport en Région Nouvelle-Aquitaine. L'objectif de ce travail thématique lié à cette immersion professionnelle dans la DTRV est multiple : il s'agit d'avoir à terme une vision globale de l'exercice de la compétence transport par la Région, plus particulièrement des transports routiers de voyageurs et des transports scolaires, pour ainsi mieux comprendre les enjeux de l'exercice de cette compétence, et enfin pour expliquer comment la compétence transport se décline sur l'ensemble du territoire régional.

En effet, cette compétence issue de la loi NOTRe a fortement impacté le rôle de la Région en matière de mobilités, rôle qui a été redessiné depuis la mise en œuvre de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM). Par ailleurs, avec l'exercice de cette compétence depuis 2017, la Région s'est retrouvée confrontée à une proximité extrêmement forte des territoires et des usagers dont elle n'avait pas l'habitude ni la culture d'action. La RNA a donc dû s'adapter à cette nouvelle exigence.

La première partie de ce mémoire a pour vocation de revenir sur le transfert et la prise de la compétence transport par la Région conformément à la loi NOTRe et de présenter les différents modes de gestion utilisés pour assurer le bon exercice de cette compétence (I).

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La seconde partie aura pour objet d'expliciter la politique régionale par l'intermédiaire de la feuille de route Néo Terra (principale ligne directrice de la RNA), ses enjeux et traductions concrètes sur la politique des transports de la Région. Enfin, il sera question des conséquences de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités au regard de la mise en œuvre opérationnelle de la compétence ainsi que son évolution (II).

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Chapitre 1 - Du transfert de la compétence transport à son exercice effectif par la Région

Jusqu'en 2017, les départements étaient les autorités organisatrices des transports (AOT) ; en effet, l'échelon départemental avait la compétence transport, comprenant le transport routier de voyageurs, le transport scolaire, ainsi que le transport à la demande (TAD). La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République est revenue sur la répartition et sur l'exercice de la compétence relative aux mobilités. Il s'agit de voir dans une première section les modalités et dispositions de la loi NOTRe relatives aux transports.

Section 1 - Les dispositions de la loi NOTRe relatives au domaine du transport

En application de la loi NOTRe, les régions sont devenues autorités organisatrices des transports (AOT). La RNA est donc compétente en matière de transport routier de voyageurs sur son territoire, ce depuis le 1er septembre 2017. Il convient d'étudier les enjeux de ce transfert de compétence pour la RNA.

§ 1 - L'ampleur, les enjeux et conséquences du transfert de la compétence transport pour la RNA

La compétence transport peut se décliner dans ses modalités : on peut citer le transport maritime, le transport ferroviaire, le transport routier. Ce dernier étant directement en lien avec la thématique du stage effectué, il convient de se concentrer principalement sur le transport routier, bien que les autres modalités de transport aient vocation à être évoquées et étudiées afin d'illustrer l'ampleur, les enjeux et conséquences de ce qu'a impliqué le transfert de cette vaste compétence qu'est le transport.

Concernant le transport routier, l'article 15 de la loi NOTRe prévoyait initialement deux échéances distinctes de transfert et de prise de la compétence transports routiers par les régions. En effet, le transport routier de voyageurs possède un pan spécifique relatif au transport scolaire. La date de prise de la compétence transport dans son ensemble (transports non-urbains, réguliers, et à la demande) était prévue pour le 1er janvier 2017, et la date de prise de la compétence du transport routier spécifique au transport scolaire était prévue pour le 1er septembre 2017. La RNA a fait le choix de commencer l'exercice effectif et opérationnel de la compétence transport dans toutes ses modalités au 1er septembre 2017. Une certaine souplesse était permise par le texte dans le transfert de compétence et le début de son exercice par les régions. Certaines autres régions de France ont repoussé davantage la date de la prise de la compétence transport. Également, l'article 15 de la loi NOTRe prévoyait le transfert des gares routières, des liaisons maritimes et des voies ferrées destinées aux

Licence CC BY-NC-ND 3.0

voyageurs. Ces dispositions ont été codifiées dans le code des transports, aux articles L.3111-7 à L.3111-10 concernant le transport scolaire.

Au 1er septembre 2017, les équipes départementales des transports ont donc intégré les services de la Région Nouvelle-Aquitaine. La prise de compétence transport par la région a été d'une grande complexité au regard de son ampleur ; en effet, les moyens humains, financiers et matériels (biens mobiliers, immobiliers) qui ont été transférés avec la compétence sont conséquents. Notamment du fait que la RNA est composée de 12 départements, la prise de la compétence transport a constitué une opération particulièrement délicate. 60 conventions ont été conclues entre la Région et les départements, soit 5 conventions par site. Ces conventions prévoyaient une convention-cadre, ainsi que le transfert des moyens humains, financiers, informatiques, mobiliers et immobiliers nécessaires à la prise de la compétence et à son exercice effectif par la Région.

Au 1er janvier 2024, la Région et la DTRV a la responsabilité de plus de 500 contrats (dont plus de 435 marchés publics, 55 concessions, 3 gares routières situées à Limoges, Libourne et à Parthenay), deux régies régionales de transport (RRT) (Landes et Haute-Vienne), une voie ferrée et une société publique locale (SPL) dans les Landes. Concernant la gare routière de Limoges (en lien avec le site d'affectation de stage), la régie régionale des transports de la Haute-Vienne (RRTHV) en assure la gestion depuis le 1er janvier 2024. La gare routière de Limoges héberge le centre intermodal d'échange de Limoges (CIEL), permettant ainsi par définition de passer d'un mode de transport à l'autre (du bus au train, et inversement). Un avenant au contrat d'obligation de service public qui lie la RNA et la RRTHV a été rédigé, et cet avenant a été approuvé lors du vote de la délibération qui y fait référence.

Également, la RNA avait initialement récupéré deux voies ou liaisons maritimes en Charente-Maritime (17) au moment du transfert en 2017, toujours conformément à la loi NOTRe. Cependant, pour des raisons pratiques de bonne gestion de service et de proximité territoriale, la RNA a fait le choix de redéléguer la gestion des deux navires (donc des deux liaisons maritimes) au département de Charente-Maritime (17), car le département concerné est le mieux à même de gérer ce service du fait de sa connaissance fine du réseau maritime.

Ce large transfert de la compétence transport a conduit la Région à se substituer aux départements dans l'application et le suivi de plusieurs centaines de conventions conclues avant 2017 avec de nombreux partenaires, dont les autorités organisatrices de second rang (AO2) ; ces dernières sont essentiellement des communes à qui ont été déléguées certaines ou la totalité des missions de transport scolaire, initialement pour le compte des départements, puis de la Région. Une commune pouvait alors être en charge par délégation de tout ou partie de la compétence en matière scolaire (missions pouvant aller de la phase d'inscription des

Licence CC BY-NC-ND 3.0

élèves jusqu'à leur transport avec des véhicules lui appartenant). La Région, lorsqu'elle délègue la totalité ou une partie de la compétence de mobilité de second rang aux communes volontaires, les aide financièrement par l'octroi de subventions. Certaines communes choisissent de redéléguer à terme la compétence à la Région faute de pouvoir l'exercer correctement, ou la Région peut décider de façon unilatérale de reprendre la compétence AO2 en cas de constat d'un exercice insatisfaisant de la compétence AO2 par les communes.

Une des premières difficultés pour les services régionaux a été de transférer l'ensemble des moyens nécessaires à l'exercice de la compétence, c'est-à-dire tous les moyens humains, matériels et financiers qui relevaient jusqu'alors des Départements. Cela a nécessité pour la Région de passer de multiples conventions de transfert avec les départements afin de récupérer l'ensemble des moyens nécessaires (60 conventions aménageant ce transfert ont été conclues). Aussi, du fait des disparités territoriales et économiques, ainsi que des différences de pratiques professionnelles (administratives, juridiques, techniques) des Départements, la Région a dû concilier ces disparités et différences départementales dans sa prise de compétence effective du transport. La question de ces disparités, ainsi que de l'harmonisation des pratiques professionnelles des départements (ou sites) a causé des difficultés au moment du transfert de la compétence, et ces problématiques sont toujours d'actualité, notamment dans le montage des marchés publics et le choix des modes de gestion des réseaux de transport.

Une autre difficulté en lien direct avec la charge du transfert a été la charge administrative et juridique pour les services régionaux, du fait du nombre de départements (12) et de la multiplication des conventions à passer avec les départements, ainsi que tous les contrats récupérés par la Région. À titre illustratif, lors du transfert, la RNA avait en 2017 récupéré plus de 1500 marchés de transport scolaire (actuellement divisés par 3 environ, les marchés de transport scolaire s'élevant à 435 au 1er janvier 2024). Les différences de pratiques dans la passation des marchés publics ont constitué un enjeu de recherche d'harmonisation sur le long terme. De nombreux sites pratiquaient des accords-cadres à bons de commande d'une durée assez variable, d'autres sites utilisaient des marchés simples, et quelques sites ont des concessions de service public sur des axes routiers structurants. Les disparités des pratiques administratives et juridiques entre sites ont constitué une problématique, bien qu'une volonté d'harmonisation soit recherchée par les services régionaux. Des réunions thématiques et groupes de travail sont organisés régulièrement, ou selon un besoin spécifique, et permettent entre autres aux différents sites d'échanger sur les pratiques de gestion des marchés de transports.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Préalablement au transfert de la compétence, des commissions locales d'évaluation des ressources et des charges transférées (CLERCT) ont été installées et pilotées par la chambre régionale et territoriales des comptes (CRTC) de la Nouvelle-Aquitaine. Prévues par les lois MAPTAM[7] et précisées dans leur rôle par la loi NOTRe, ces commissions ont été prévues pour estimer et évaluer le montant des charges et des moyens transférés des départements aux régions, et ce pour les 12 départements en ce qui concerne la RNA. En Nouvelle-Aquitaine, les CLERCT se sont déroulées sur environ 6 mois, de fin 2016 à début 2017, afin de prévoir et d'ajuster les montants des moyens transférés. La CLERCT émet un avis consultatif sur l'évaluation préalable des charges transférées dans le cadre des transferts de compétences opérés entre certaines catégories de collectivités ainsi que sur les modalités de leur compensation. L'avis est rendu au nom de la commission, à défaut d'être rendu au nom de la CRTC. Selon la loi NOTRe, les CLERCT sont consultées sur l'évaluation préalable des charges correspondant aux compétences transférées et sur les modalités de leur compensation.

Parmi les enjeux logistiques, techniques et informatiques en lien direct avec le transfert de la compétence transport et de son exercice, il y a les questions relatives à la billettique, l'inscription des usagers aux transports, ainsi que l'utilisation des logiciels nécessaires aux inscriptions. La question des transports implique aussi la gestion des points d'arrêt et leur emplacement. Concernant l'emplacement des points d'arrêt et l'installation du mobilier nécessaire, la difficulté réside dans le fait que les départements ont conservé la compétence voirie ; il est alors nécessaire pour les services de transport régionaux de passer des conventions d'occupation du domaine départemental afin de pouvoir fixer les points d'arrêts sur la voirie et obtenir les autorisations de voirie correspondantes et nécessaires.

[7] Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Licence CC BY-NC-ND 3.0

§ 2 - L'organisation du transport scolaire en Nouvelle-Aquitaine

La question des transports en Nouvelle-Aquitaine implique une organisation rigoureuse, notamment en matière de transport scolaire, car il est question du transport d'élèves mineurs, de la maternelle jusqu'au lycée. Afin d'assurer le bon acheminement des élèves vers leur établissement scolaire, un règlement est élaboré et actualisé chaque année. Ce règlement est à destination des familles afin que celles-ci soient informées des modalités de l'organisation du transport scolaire dans la Région. Ce règlement rappelle en préambule qu'en application des articles L.3111-7 à L.3111-10 du code des transports, la Région est l'autorité organisatrice compétente en matière de transport scolaire sur son territoire, et ce depuis la loi NOTRe. Il est également précisé que le règlement des transports scolaires s'applique sur l'ensemble du réseau régional de transport scolaire, que les services soient organisés par la Région ou par délégation aux autorités organisatrices de second rang (AO2). Le règlement des transports scolaires régionaux définit et précise qui sont les ayants droit et les conditions à remplir pour bénéficier du transport scolaire organisé par la Région. Le règlement détaille également les conditions tarifaires et les modalités d'inscription, l'organisation des dessertes vers les établissements scolaires, ainsi que les règles de discipline et de sécurité applicables à bord des véhicules.

Il est indiqué dans la partie relative aux ayants droit que tout élève, quel que soit son statut (externe, demi-pensionnaire, interne) doit être domicilié dans la RNA afin de pouvoir bénéficier du service. Il est également précisé que les élèves inscrits dans les établissements de formation hors contrat ne sont pas considérés comme ayants droit au transport scolaire. Aussi, afin de pouvoir bénéficier du service de transport scolaire régional, les élèves doivent effectuer un trajet domicile-établissement scolaire qui ne doit pas être inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) compétente en matière de transport urbain, c'est-à-dire d'un EPCI à fiscalité propre (plus précisément une métropole, communauté urbaine ou communauté d'agglomération pour lesquelles l'exercice de la compétence transport (ou mobilité) est obligatoire sur leur périmètre depuis la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles).

Également, afin de pouvoir bénéficier du service de transport scolaire, les élèves doivent être domiciliés à plus de 3km de l'établissement scolaire où ils sont inscrits. En-dessous de 3km de distance entre leur domicile et leur établissement scolaire, les élèves ne sont donc pas pris en charge par le service régional de transport scolaire. Cependant, sur certains sites/départements, des règles différenciées ayant été établies antérieurement à la loi NOTRe (avant le transfert de la compétence à la Région) sont toujours en vigueur et continuent de régir la distance minimale entre le domicile et l'établissement scolaire. Le règlement prévoit également que pour des raisons de sécurité, les élèves de maternelle ne peuvent être

Licence CC BY-NC-ND 3.0

transportés que si la commune de l'établissement ou l'autorité organisatrice de second rang (AO2) met en place à sa charge, pour tous les véhicules de plus de 9 places, un accompagnateur sur toute la durée du service. Cette mesure demeure obligatoire dans les départements où elle était déjà en place et doit être mise en œuvre là où elle n'existe pas encore, au plus tard à la rentrée 2025. La Région accompagne financièrement cette obligation en subventionnant les autorités organisatrices de 2nd rang, les collectivités et/ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés. À défaut de mise en œuvre de cette mesure de sécurité, il est indiqué que la Région mettra fin à la prise en charge des enfants de maternelle à compter de la rentrée de septembre 2025.

Le règlement des transports scolaires de la Région prévoit également la question de la sectorisation scolaire concernant les ayants droit : ces derniers peuvent bénéficier du service de transport scolaire bien que dérogeant au principe de sectorisation scolaire dans certaines situations, notamment lorsque certains enseignements ou spécialités ne sont présents que dans des établissements précis ou encore lors d'un déménagement en cours d'année scolaire. Certains cas justifient alors l'accès des élèves au service de transport scolaire régional, bien que dérogeant au principe de sectorisation. En fonction des situations des élèves et de leurs droits qui en résultent, des tarifications spécifiques et différenciées sont prévues par le règlement. Les étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur, y compris dans les classes post-baccalauréat des lycées, les apprentis rémunérés ainsi que les stagiaires de la formation professionnelle ne sont pas considérés comme ayants droit au transport scolaire. Deux catégories principales de tarifs sont prévues par le règlement : un tarif pour ayant droit et un tarif pour non ayant droit.

Le règlement des transports scolaires est donc prévu afin de fixer des règles applicables sur l'ensemble de la Région depuis sa prise de compétence et ainsi tendre vers une application homogène des règles en matière d'organisation des services. Cependant, l'observation des pratiques professionnelles en matière de transport révèle des différences et des difficultés à les harmoniser.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

§ 3 - Observations sur le fonctionnement des services régionaux du transport routier : la recherche d'harmonisation des pratiques professionnelles

Bien qu'une harmonisation des pratiques professionnelles soit recherchée entre sites, cette recherche d'harmonisation par la Région ne semble pas omettre ou négliger les particularismes propres à chaque site en termes d'aménagement du territoire, de structuration des axes routiers ou circuits, ou encore au regard des données socio-économiques des départements.

Après avoir assisté à diverses réunions thématiques et groupes de travail dans le cadre de renouvellement de marchés de transport scolaire, il semble que certains sites n'aient pas encore pris la mesure du transfert de la compétence transport des Départements aux Régions. Ce transfert de compétence en 2017 a constitué pour beaucoup d'agents transférés un changement profond de pratique et de mode de fonctionnement. L'adaptation à de nouvelles pratiques et à de nouvelles conditions de travail a été plus ou moins rapide et efficiente selon les sites. C'est dans ce cadre de travail « intersites » ou « interdépartementaux » que des concepts tels que le travail en transversalité ou en synergie devraient prendre leur sens, notamment lors de ces réunions et groupes de travail.

Il semble également difficile de trouver un consensus à 12 départements concernant la manière de rédiger les pièces des marchés ; un groupe de travail auquel j'ai assisté, relatif à la révision et à la simplification du cahier des clauses administratives paritaires (CCAP) m'a montré qu'à seulement 5 sites présents sur 12, le consensus est difficile à atteindre et l'efficacité du groupe de travail en est amoindrie, au regard de la durée de la réunion et de l'efficacité des outils collaboratifs à disposition (Microsoft Teams). Il ressort de certains groupes de travail une difficulté à trouver un point d'accord, notamment du fait que certains sites semblent parfois être centrés sur leur mode de fonctionnement dans le cadre de leur département. Certaines réunions et groupes de travail semblent manquer de vision, de stratégie dans leur conduite, et peinent à atteindre une conclusion claire.

Ce constat peut s'expliquer par deux facteurs : l'activité de la DTRV est rythmée par des projets successifs lourds qui monopolisent les missions des agents tout au long de l'année, sans laisser de temps suffisant à l'évaluation et à l'établissement d'une stratégie globale ; l'autre facteur réside dans le manque de proximité régulière entre les équipes et les élus, ce qui conduit à un processus décisionnel parfois trop long et inadapté aux exigences de réactivité des missions liées notamment aux transports scolaires.

D'une manière générale, en termes de pratiques des marchés publics de transport scolaire, outre l'allotissement qui est un point crucial auquel les services régionaux sont attentifs, la durée des marchés publics est un axe majeur qui traduit l'adaptation des contrats

Licence CC BY-NC-ND 3.0

de la DTRV à la feuille de route Néo Terra. L'objectif à terme est de sortir des accords-cadres à bons de commande de 4 ans afin d'opter pour des marchés forfaitaires de 6 ans pour que les entreprises de transport bénéficient de marchés publics plus longs (en 2026, la quasi-totalité des marchés publics seront des marchés forfaitaires d'une durée de 6 ans). Cela permettra aux entreprises d'amortir l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement. L'évolution de la durée de ces marchés s'est faite en concertation avec la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), et en lien étroit avec les constructeurs de cars, afin de connaître et de suivre l'évolution des technologies employées.

En matière de marchés publics de transport scolaire, Il ressort donc qu'environ 7 ans après la prise effective de la compétence transport par la Région, l'harmonisation et la cohérence des pratiques de passation, d'exécution financière et de suivi des marchés publics sur les différents sites n'est pas encore devenue une réalité pleine et entière, et fait l'objet d'un travail permanent.

Une hypothèse qui peut être émise à ce stade est qu'une harmonisation des pratiques de l'exercice de la compétence transport est difficile et qu'elle nécessite un temps long de concertation, de partage des pratiques, d'arbitrage et de décisions. Une problématique concernant le transport scolaire est que certains cars roulent à vide la moitié du temps, une fois les élèves déposés à leurs établissements, ce qui pose question car la Région finance les transporteurs, même lorsque ces derniers roulent à vide. Pour remédier à ce gaspillage, certains sites ont organisé le service de transport routier dans leur département de façon à ce que les cars circulent sans passagers à bord le moins possible. Pour cela, il s'agit de concilier sur une même course, trajet ou circuit le transport urbain régulier avec le transport scolaire. Cette technique est intéressante car elle permet d'optimiser la prestation et de faire bénéficier cette dernière à différentes catégories d'usagers. Cependant, à l'heure actuelle, cette technique d'optimisation et de rentabilisation de la prestation de transport interurbain est trop peu pratiquée sur l'ensemble du territoire néo-aquitain, et un seul département/site organise ses transports routiers de cette façon. Cela implique une connaissance fine par les sites de leurs circuits, ainsi que d'en faire un suivi assidu. L'idéal serait de tendre vers une harmonisation de cette technique de diversification des usagers sur une même course, et ainsi mieux exploiter le réseau de transport, et donc optimiser la prestation de service public.

C'est également en cela que la loi NOTRe est lourde de conséquences sur la collectivité régionale et s'est avérée complexe dans son application : le transfert de la compétence transport des Départements aux Régions a dans un premier temps constitué un défi d'ampleur pour les services juridiques et administratifs régionaux en termes de transfert des moyens humains, matériels et financiers. L'application effective et de manière homogène sur l'ensemble du territoire des dispositions issues de la loi du 7 août 2015 concernant le

Licence CC BY-NC-ND 3.0

transport interurbain et scolaire requiert des échanges extrêmement réguliers ainsi que de la concertation, ce qui nécessite des mois voire des années pour aboutir à des pratiques communes partagées.

La loi NOTRe a donc présenté des difficultés dans ses dispositions pour les services régionaux, pour les raisons évoquées supra. La prise de la compétence transport et sa mise en œuvre opérationnelle par la Région est donc effective depuis le 1er septembre 2017. La mise en application de la compétence transport a rencontré des difficultés du fait des disparités entre les différents sites. 4 ans après la promulgation de la loi du 7 août 2015, une nouvelle loi relative aux mobilités a été votée en 2019 ; il s'agit de la loi d'orientation des mobilités (dite LOM) du 24 décembre 2019. Celle-ci a redéfini et précisé la répartition et l'exercice de la compétence transport entre les différents acteurs publics. Il en sera question dans la deuxième partie de ce mémoire : s'agissant de la dernière loi importante en date en matière de mobilité, nous verrons plus loin en quoi la LOM a redéfini et précisé l'exercice de la compétence transport par les Régions, en lien avec les questions sociales, sociétales, et environnementales.

Une fois le transfert de la compétence présenté dans ses modalités, et après avoir vu comment le transport scolaire s'organise en région et sur les différents sites au regard des pratiques administratives, techniques et juridiques et de la question de leur harmonisation, il convient à présent d'étudier les différents modes de gestion utilisés par la RNA pour l'exercice de la compétence transport, notamment en matière de transport scolaire.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Section 2 - La variété des modes de gestion utilisés afin d'assurer le transfert et l'exercice complet de la compétence transport

La volonté régionale de verdir la commande publique implique une prise en compte de certains paramètres et critères, ceux-ci relevant d'aspects juridiques, administratifs et techniques. Il convient d'abord d'étudier la mise en œuvre des modes de gestions adoptés par la Région.

§ 1 - La commande publique de la Région en matière de transports scolaires

En Région Nouvelle-Aquitaine la commande publique est construite de manière partagée et itérative : les pôles et direction se chargeant de la définition du besoin, de l'établissement des pièces du dossier de consultation des entreprises (DCE) et de l'analyse des offres finales ; la direction des achats et de la commande publique (DACP) quant à elle assurant un rôle d'accompagnement, de relecture, de contrôle, de sécurisation des procédures et de respect des règles de la commande publique.

Le Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie (TIMCV), et plus spécifiquement la Direction des Transports Routiers de Voyageurs (DTRV) travaillent en collaboration avec la DACP dans le cadre de la passation des marchés en matière de transport routier, notamment en matière de transport scolaire.

De ces échanges avec la DACP, et guidé par la consigne politique de verdir la flotte de véhicules, il a été décidé en 2020 de progressivement arrêter les accords-cadres à bon de commande de 4 ans pour opter pour des marchés forfaitaires de 6 ans, ce au gré des renouvellements annuels des contrats de chaque site. La fixation de cette durée de 6 ans est l'aboutissement de discussions qui ont eu lieu entre l'exécutif régional et les fédérations de transporteurs, désireuses de bénéficier de contrats plus longs pour pouvoir amortir les véhicules acquis et nécessitant des investissements plus lourds pour respecter le verdissement de la motorisation.

Il fut intéressant et pertinent de mener une étude comparative de retour d'expérience de ce que font certaines autres régions de France en termes de marchés publics de transport scolaire, afin de permettre aux services de la RNA de prendre du recul et ainsi d'avoir une vision globale sur la manière de monter les marchés publics. Des prises de contact avec les services homologues d'autres régions ont parfois débouché sur des visioconférences avec d'autres directions des transports routiers. Certaines régions ont accepté de nous fournir des exemples de pièces de marché (règlement de la consultation, CCAP, CCTP, mémoire technique).

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Les critères étudiés et comparés avec les autres régions étaient la forme du marché (à prix global forfaitaire ou accord-cadre à bons de commande), la durée du marché, les critères de sélection des offres, les critères de fixation des prix, la pondération (ou la notation), les modalités de révision des prix, les modalités de paiement des transporteurs, les ordres et modifications de service, et les pénalités appliquées aux transporteurs en cas de manquement à leurs obligations. Les pénalités appliquées aux transporteurs et leur montant ont fait l'objet d'un point d'étude approfondi et de comparaisons spécifiques avec les autres Régions car la RNA était alors en phase de réflexion concernant la révision des montants des pénalités dans le cadre de la révision du CCAP. Lors de l'étude comparative des pénalités appliquées aux transporteurs, un des objectifs a été de connaitre la fréquence à laquelle certaines autres régions les appliquent. L'idée était de savoir si les pénalités prévues par d'autres régions étaient appliquées systématiquement, ou bien si certaines de ces pénalités prévues jouaient davantage un rôle dissuasif et d'incitation au respect des engagements pris par les transporteurs.

La réflexion menée par la RNA sur la révision du montant des pénalités appliquées aux transporteurs est en corrélation avec les discussions menées avec la représentation régionale en Nouvelle-Aquitaine de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV). Un compromis est recherché entre la Région et la FNTV : celle-ci cherche à protéger les entreprises de transporteurs et est attentive à ce que les pénalités prévues par la Région ne soient pas trop élevées afin de ne pas menacer trop sévèrement les entreprises, et n'est donc pas favorable à l'application de pénalités trop sévères. De son côté, la Région en tant que CT, personne morale de droit public, et délivrant des prestations de service public, est attentive à ce que les entreprises de transport délivrant la prestation réalisent cette dernière de façon professionnelle, respectueuse des consignes de sécurité et des normes, afin de garantir un service public de qualité.

Concernant les formes de marchés, il ressort de cette étude comparative entre les régions de France que certaines d'entre elles utilisent encore des accords-cadres, mais d'autres envisagent également d'en sortir afin d'opter pour des marchés simples forfaitaires d'une durée plus longue. Cette étude comparative a permis de constater que bien qu'il y ait des disparités des pratiques de marchés publics, notamment dues aux différences territoriales, d'aménagement du territoire, économiques et sociales, il y a une certaine homogénéité des pratiques et des réflexions en matière de transport scolaire entre les régions de France. Cette étude comparative a donc permis à la DTRV de la RNA de faire le point sur ses pratiques en la matière, dans une démarche prospective.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La révision régulière des pièces du DCE s'impose de fait à la région afin que celle-ci adapte et actualise certains critères et certaines clauses en fonction des situations conjoncturelles, structurelles, macro et micro. Seront actualisés régulièrement (à chaque fin d'année scolaire et pour la rentrée suivante en ce qui concerne le transport scolaire) les critères de notation/pondération et de sélection des offres, les modalités de révision des prix et de paiement des transporteurs, ou encore les pénalités. Concernant le CCAP, des réunions sont organisées, celles-ci prenant la forme de groupes de travail, en visioconférence. Il s'agit alors de conduite de projet, avec étapes, phasage, et avec une répartition des tâches par domaine d'expertise des différents acteurs, directions, services et agents impliqués (pouvant par exemple être : la DTRV fonctionnel, la DTRV opérationnel, le centre de ressources financières, la DACP, ainsi que d'autres unités administratives). C'est dans le cadre de ces réunions de groupe de travail et de conduite de projet que les questions d'harmonisation des pratiques professionnelles (administratives, juridiques et techniques) apparaissent.

La Région possède ses propres spécificités en matière de commande publique, et le guide juridique de la commande publique régionale a été élaboré en ce sens. Celui-ci rappelle la politique régionale en matière d'achat public, le respect des grands principes de la commande publique. Les principes et orientations de l'achat public de la RNA sont résumés en 4 axes principaux : 1. Renforcer la prise en compte des aspects liés au développement durable, 2. Améliorer l'efficacité et l'efficience de l'achat, 3. Garantir l'accessibilité de la commande publique aux entreprises de toutes tailles et assurer la transparence des démarches, 4. Assurer un suivi optimal des opérateurs économiques.

La priorité du guide régional de la commande publique, relative au développement durable et équitable, s'inscrit en adéquation avec le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER), et a pour objectif de rechercher des améliorations d'ordre écologiques, sociales (en encourageant les actions d'insertion sociale) et économiques, en recherchant l'efficience avec une prise en compte des coûts indirects des achats. Le guide de la commande publique régionale prévoit que tout marché passé par la Région doit intégrer une dimension environnementale et/ou sociale, et l'absence de ces critères doit pouvoir être justifiée.

Parmi les objectifs affichés en matière de marchés publics, la Région Nouvelle-Aquitaine accorde une attention particulière au maintien de l'économie locale au regard d'objectifs sociaux et environnementaux, ce qu'il convient d'expliciter.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

§ 2 - La recherche d'un équilibre entre clauses sociales, environnementales, et le nécessaire maintien de l'économie locale

Un des objectifs affichés par la feuille de route Néo Terra est de sortir des énergies fossiles dans la motorisation des bus de la Région, et notamment de se passer du gasoil d'ici 2030. Cela implique l'insertion de clauses spécifiques dans le DCE de la région à destination des transporteurs afin de les informer des objectifs politiques environnementaux de l'exécutif régional.

Dans le cadre des concessions de service public de la Région, l'objectif affiché est de passer à 50% de motorisation alternative lors de chaque renouvellement contractuel. Cet objectif s'inscrit en cohérence avec les ambitions de la feuille de route Néo Terra, afin de tendre vers un verdissement intégral de la flotte de véhicules d'ici 2030.

La Région Nouvelle-Aquitaine doit concilier respect des règles et principes des marchés publics, notamment en termes de liberté d'accès à la commande publique et d'égalité de traitement des candidats. L'ambition environnementale et écologique de la Région ne doit pas porter atteinte à ces principes, car un risque serait de favoriser telle ou telle entreprise qui se présenterait comme davantage vertueuse et soucieuse de l'environnement qu'une autre. Aussi, la RNA est vigilante au maintien du tissu économique local ; la RNA est soucieuse de faire vivre et soutenir les TPE et PME, notamment de transporteurs, et veille à ce que les grandes entreprises ne récupèrent pas l'intégralité des contrats. Afin de garantir l'accès aux marchés publics des TPE et PME, la RNA a prévu dans les clauses de ses marchés des modalités qui éviteront un trop grand monopole des plus grandes entreprises de transport routiers ; par exemple, la Région prévoit qu'une même entreprise ne peut obtenir plus des deux tiers des lots attribués lors de la passation d'un marché.

Concernant l'allotissement, celui-ci est pensé en circuits ou trajets. Les marchés de transport scolaire sont construits à l'échelle des départements. La manière dont sont regroupés les circuits, donc la manière d'allotir, est déterminante au regard de l'égalité d'accès des candidats aux marchés lancés par la Région. Le découpage géographique des lots, donc des marchés de transport scolaire, est réalisé de façon à préserver le tissu économique local et ainsi permettre aux plus petites entreprises de candidater à certains lots, notamment ceux situés près de leur lieu d'implantation.

Il est intéressant de constater en pratique que les transporteurs se répartissent les lots sur lesquels ils souhaitent se positionner ; ainsi, la concurrence sur de nombreux lots est quasi-inexistante. Généralement, le lot ou circuit en question est comme pré-affecté à un transporteur à la suite de négociations entre les entreprises. Les transporteurs ont donc pris l'habitude de se concerter en amont de l'appel d'offre ; cela permet une anticipation de la part

Licence CC BY-NC-ND 3.0

des entreprises, une meilleure organisation, et ainsi éviter ou du moins limiter au maximum tout contentieux dans le cadre de l'attribution du marché.

La RNA a donc une vision politique conciliant : respect de l'environnement, maintien de l'économie locale, avec la volonté en matière de transports de verdir la flotte de véhicules, de progressivement sortir des énergies fossiles (d'où l'insertion de clauses valorisant et priorisant la prise en compte des normes environnementales par les entreprises de transporteurs) et également la qualité et la continuité du service public. La feuille de route Néo Terra, qui est un document à dimension prospective, a pour vocation d'être appliquée sur toute la durée de la mandature, voire au-delà, car certains de ses objectifs s'étendent sur une décennie. Ce document constitue un des principaux fondements et vecteurs de l'action publique régionale.

Une fois les modes de passation des marchés publics présentés sous leurs aspects sociaux et environnementaux, il convient de voir comment la Région choisit ses modes de gestion des transports, et dans quelles modalités.

§ 3 - Les différents modes de gestion des services publics de transport en RNA, en lien avec la démocratie locale et participative

Dès la création d'un service public se pose la question du mode de gestion. En termes de transport, la Région a la possibilité d'opter pour différentes options. Le choix du mode de gestion se fait en fonction de critères, de données collectées par un état des lieux intégré à un rapport d'analyse qui conduit au choix le plus pertinent. Le rapport d'analyse comporte en introduction une présentation du contexte général qui rappelle la législation en vigueur, notamment au regard de la compétence de la Région en matière de transport. Ensuite, les objectifs de la Région sont énumérés afin de présenter le cadre politique et la ligne directrice qui guident l'action de la collectivité, notamment en matière de contrats de la commande publique.

Parmi les objectifs recensés, figurent la nécessité d'améliorer l'attractivité du réseau interurbain, la volonté de penser et de concevoir la politique régionale des transports dans un cadre et avec une stratégie qui vont au-delà du strict domaine départemental ou du site concerné par le renouvellement ou la passation du contrat ou de la concession. L'idée est de coordonner les différents modes de transport par l'intermédiaire des pôles d'échanges, en favorisant la complémentarité entre les services routiers interurbains et les liaisons ferroviaires, ainsi qu'avec les services de transports urbains, dans le cadre de l'intermodalité.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Les critères déterminant la pertinence du mode de gestion sont la fréquentation du service, l'organisation et le périmètre de compétence, les délais et procédures de contractualisation, le contexte concurrentiel, la nature des services à conventionner, l'implantation des infrastructures d'exploitation des entités publiques, la maîtrise d'ouvrage, la répartition des risques, la sécurisation juridique, ou encore les implications en matière économique et financière. À partir de ces critères, une analyse comparative des modes de gestion est effectuée par les services de la DTRV de la commande publique (avec l'appui de la direction des achats et de la commande publique). Parmi les différents modes de gestion des services publics, on retrouve le marché de partenariat, le marché public de services, la concession de service public, la régie autonome, la régie dotée de la personnalité morale, et la société publique locale (SPL).

Lorsque la RNA opte pour un marché public de services, la CT conserve la maîtrise d'une grande partie du service, mais supporte le risque financier lié à l'exploitation du service de transport. La mise en concurrence des lots (circuits) est obligatoire, et l'allotissement est lui aussi une obligation. Enfin, l'exploitant est rémunéré directement par la Région dans le cadre de la gestion des lots. Le choix du recours au marché public est adapté lorsque le service (en l'occurrence le circuit) comporte un faible potentiel commercial et économique, avec donc des recettes limitées.

Pour mémoire, la DTRV assure la passation et l'exécution de près de 500 contrats pour assurer ses missions en matière de transports interurbains et scolaires.

La concession de service public (CSP) est un mode de gestion utilisé pour les services ayant un potentiel de développement de la fréquentation significatif. Cependant, le risque d'exploitation du service est à la charge du concessionnaire. La Région exerce un contrôle analogue sur les services délégués à celui qu'elle exerce sur ses propres services. 9 sites sur 12 ont des concessions de service public en NA. Les trois départements n'ayant actuellement pas de CSP mais uniquement des marchés publics sont la Charente-Maritime (17), les Landes (40), et la Haute-Vienne (87).

La Région Nouvelle-Aquitaine possède deux régies dotées de la personnalité morale, constituées en établissement public industriel et commercial (EPIC) : la Régie Régionale des transports de la Haute-Vienne (RRTHV), ainsi que la Régie Régionale des Transports des Landes (RRTL). Autrefois régies départementales, la RNA les a transformées en régies régionales sans avoir besoin de dissoudre les anciennes régies départementales afin de permettre une continuité du service public de transport routier dans ces deux départements (40 et 87). Enfin, la RNA possède une SPL dans les Landes, créée à l'origine par le

Licence CC BY-NC-ND 3.0

département. Il s'agit de la seule SPL de la Région, sa création et son maintien s'expliquent par des raisons de contexte politique et de facilités de gestion.

Le choix du mode de gestion est discuté en comité social territorial (CST) et en commission des services publics locaux (CCSPL) : celle-ci doit se tenir au minimum une fois par an, puis autant que de besoin. La CCSPL a pour objectif d'informer les élus locaux (ici régionaux) des rapports d'activité des services publics ainsi que du choix du mode de gestion des services publics envisagé pour assurer l'exploitation de certaines lignes. La CCSPL doit donc être consultée avant que l'assemblée délibérante ne statue, sur les projets de délégation de service public (DSP) ou de création de régies dotées de l'autonomie financière. La CCSPL est donc un outil de démocratie participative devant être obligatoirement instituée à l'échelon régional et dans toute collectivité de plus de 10 000 habitants conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Une des principales finalités de la CCSPL est d'informer à la fois les élus et les usagers (ou leurs représentants) sur le fonctionnement des services publics locaux et ainsi leur permettre de formuler remarques, recommandations et avis, sachant que ces derniers ne lient pas la collectivité dans ses choix de mode de gestion.

À titre illustratif, une CCSPL s'est tenue début mai 2024 à Bordeaux afin d'informer les élus et les représentants des usagers pour qu'ils donnent un avis consultatif obligatoire sur le choix du mode de gestion en Creuse sur un axe structurant, c'est-à-dire une ligne commerciale à forte affluence. Il s'agissait d'une démarche prospective et informative, afin d'étudier et de réfléchir au mode de gestion adéquat compte tenu des données disponibles (économiques, trafic). Il a aussi été question de faire un point sur les rapports d'activité des concessionnaires des 9 sites concernés, ainsi que des deux régies régionales de transport (RRT) (sur lesquels la CCSPL est simplement consultée pour avis). Un rapport d'analyse présentant la ligne concernée et les différents modes de gestion possible a été communiqué en amont aux agents, élus et représentants des usagers concernés. Ce rapport conclue en proposant un mode de gestion, compte tenu de l'analyse préalable et comparative de tous les modes possibles. En ce qui concerne l'axe creusois, objet de la CCSPL en question, le rapport d'analyse conclue sur la pertinence d'une concession de service public, et détaille la procédure de passation du contrat et de l'attribution de la concession. Ces étapes sont les suivantes : 1. Une fois l'avis de la CCSPL recueilli, il faut une délibération de l'assemblée délibérante sur le principe de la CSP et le lancement de la procédure. 2. Publication d'un appel public à la concurrence. 3. Réception, analyse et sélection des candidats par la « commission concession ». 4. Envoi du DCE aux candidats sélectionnés. 5. Réception, analyse et avis de la commission concession sur les offres initiales. 6. Négociations. 7. Délibération de l'assemblée délibérante, conformément au choix du Président.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Au regard des éléments de contexte territorial et législatif, ainsi que par la présentation de chiffres illustrant l'ampleur du transfert de la compétence transport, on peut déduire de ces implications de moyens et d'organisation de ce service public essentiel et structurant qu'est le transport que celui-ci est un vaste sujet recoupant d'autres enjeux et problématiques (aménagement du territoire, maillage territorial, développement économique). Également, la compétence transport pose des questions juridiques au regard des marchés publics, leur passation, révision, exécution financière, leur suivi, ainsi que les choix de mode de gestion les mieux adaptés aux sites concernés et leurs circuits, au regard de leurs données, caractéristiques et spécificités économiques et territoriales.

La présentation du transfert de la compétence transport des départements aux régions en 2017 et de son contexte permet d'avoir une idée de l'importance stratégique que revêt cette compétence, notamment en ce qui concerne le transport interurbain ainsi que le transport scolaire. La commande publique régionale est pensée au regard du contexte économique international, national, et surtout local, et en fonction de la volonté politique régionale, celle-ci cherchant à favoriser l'économie locale tout en priorisant une approche vertueuse et respectueuse de l'environnement dans la passation de ses marchés publics.

Une fois le transfert et la prise de compétence présentés dans leurs contextes, enjeux et modalités, il convient à présent de s'intéresser à la politique régionale en elle-même dans sa vision stratégique et prospective afin de comprendre comment celle-ci influe sur la compétence transport, et notamment sur les transports routiers régionaux.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Chapitre 2 - La politique régionale qui guide le développement de la compétence relative aux transports routiers de voyageurs

La politique des transports en Région Nouvelle-Aquitaine est déterminée par une ambition écologique et environnementale. Celle-ci s'est concrétisée en l'adoption d'une feuille de route intitulée « Néo Terra ». Il convient de voir dans une première section en quoi consiste cette feuille de route et comment celle-ci se décline dans la politique des transports routiers de voyageurs.

Section 1 - La feuille de route Néo Terra comme fil conducteur de l'action régionale en matière de transports

Néo Terra, feuille de route adoptée en 2019 et actualisée à l'automne 2023, est le résultat d'un travail concerté ; cette feuille de route a été élaborée sur 8 ans par différents acteurs (collectivités territoriales du territoire néo-aquitain, élus locaux, associations, experts des questions environnementales et d'aménagement du territoire) à partir d'un diagnostic initial faisant état de la situation environnementale, d'abord à un niveau macro (mondial, national), puis spécifiquement au niveau du territoire néo-aquitain. Ce travail de plusieurs années a été mené dans une démarche stratégique et prospective par environ 450 experts.

Un guide a été élaboré à destination des agents de la collectivité régionale, mais aussi à destination des usagers, afin que ceux-ci soient informés des actions de la Région en matière environnementale, et également pour éveiller une prise de conscience collective sur les questions environnementales, écologiques et de développement durable. Les principales mesures de cette feuille de route ont été synthétisées en des « ambitions »[8].

§ 1 - Présentation des principales ambitions de la feuille de route Néo Terra en lien avec les transports

La feuille de route Néo Terra comporte 11 ambitions relatives à la transition écologique sur le territoire néo aquitain. Parmi ces ambitions, on peut citer l'engagement citoyen, accélérer les transitions écologiques et énergétiques, aussi bien des particuliers, que des collectivités territoriales (CT) et des entreprises en Nouvelle-Aquitaine, le développement de nouvelles mobilités dites "propres" ou « vertes », développer et systématiser un urbanisme durable, résilient, économe en ressources et qui s'adapte aux risques naturels et au dérèglement climatique, etc.

[8] Voir annexe n°3

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La feuille de route Néo Terra se matérialise par un guide exhaustif dans lequel les ambitions prioritaires sont déclinées en propositions opérationnelles. Les ambitions affichées par la feuille de route orientent l'action de la Région dans sa globalité, et sont transverses dans leurs déclinaisons opérationnelles, c'est-à-dire que l'ensemble des pôles et directions de la collectivité intègrent cette feuille de route dans leur mode de fonctionnement.

Parmi les ambitions relatives aux transports, on peut mentionner un objectif de « verdissement » des véhicules, c'est-à-dire sortir progressivement des énergies fossiles et équiper les véhicules de moteurs fonctionnant avec des énergies dites « vertes », et donc se passer du gasoil. Ces énergies décarbonées, qualifiées d'énergies « vertes » et présentées comme vertueuses sont l'électrique, le bioéthanol, ou encore le biogaz.

La technique du rétrofit est également une pratique de la Région : le rétrofit consiste à réhabiliter et moderniser d'anciens véhicules thermiques (fonctionnant à l'essence ou au gasoil) afin de les équiper de moteurs fonctionnant avec des carburants autres que fossiles, tels que le bioéthanol, le biogaz, ou à l'aide de batteries fonctionnant à l'électrique. Cette technique du rétrofit s'inscrit dans une logique de développement durable, de prolongement et d'intensification du matériel roulant, afin d'adapter et de moderniser celui-ci, sans avoir nécessairement besoin de renouveler immédiatement l'entièreté de la flotte de véhicules. Des économies sont donc générées du fait de cette pratique.

La feuille de route Néo Terra a déterminé des objectifs de transition environnementale et d'égalité sociale qui sont transverses, et fixe la plupart de ses ambitions à l'horizon 2030. D'abord déclinées en 11 ambitions en juillet 2019, la feuille de route Néo Terra a été actualisée à l'automne 2023 (intitulée « Néo Terra 2 ») afin d'actualiser les objectifs de la feuille de route pour que celle-ci reste en adéquation avec les données environnementales, sociales, sociétales. L'objectif de la feuille de route est toujours d'apporter des réponses et solutions opérationnelles en matière d'adaptation au dérèglement climatique, avec des points spécifiques relatifs à la santé et aux solidarités.

Quatre ans après son élaboration initiale, conformément à l'avis des experts et scientifiques des questions environnementales et climatiques ayant participé à l'élaboration de Néo Terra, et au regard du contexte macroéconomique et géopolitique en mouvement permanent et très rapide, la RNA a estimé nécessaire de repréciser ses ambitions et objectifs en matière de transition écologique, de développement durable, de préservation de la biodiversité, de politiques sociales sur le territoire, et également en matière de santé. Les 11 ambitions initiales de la feuille de route de 2019 ont été recentrées en 6 ambitions, parmi lesquelles on retrouve : 1. La nécessité de reconstituer les ressources naturelles, 2. Développer les solidarités, 3. La question alimentaire et d'agriculture, 4. Le développement

Licence CC BY-NC-ND 3.0

d’une économie responsable et durable, notamment par le recours à l’économie sociale et solidaire (ESS), 5. L’aménagement du territoire et la question des transports, 6. Le système de santé et la qualité de vie en Nouvelle-Aquitaine.

La feuille de route influe également sur le budget de la Région ; en effet, la RNA a décidé de s’engager dans la mise en place d’un budget vert, outil d’aide à la décision permettant de mesurer la cohérence entre les dépenses régionales et les ambitions tournées vers les problématiques sociales et environnementales. Le budget vert constitue également un outil analytique permettant de mesurer l’impact environnemental des dépenses de la Région en termes de climat, de biodiversité, d’eau, d’économie circulaire, et a aussi pour fonction de responsabiliser l’ensemble des acteurs locaux au sujet des questions environnementales et climatiques.

À la suite de la rédaction de la feuille de route Néo Terra 2, et en amont de son adoption en séance plénière en novembre 2023, le CESER Nouvelle-Aquitaine a émis un avis au regard de la feuille de route actualisée. Commençant par saluer l’initiative de l’exécutif régional quant à sa volonté de mettre à jour Néo Terra afin d’en renforcer son efficacité et en réaffirmant son soutien à cette démarche, le CESER considère que cette deuxième version de Néo Terra manque de précision et d’ambitions sur certains aspects, notamment d’une vision globale et stratégique. Pour le CESER, la nouvelle version de Néo Terra reste trop « technocratique », n'est pas assez concrète et pertinente, manque de clarté et d’exhaustivité, et ne prend pas assez en compte l’urgence climatique et sociale. Aussi, la feuille de route ne s’inscrirait pas assez en lien avec les autres schémas régionaux stratégiques existants, comme le SRADDET (Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Egalité des Territoires), le SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d’Innovation et d’Internationalisation), ou encore le SRESRI (Schéma Régional de l’Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l’Innovation), tous les trois prévus par la loi NOTRe.

Le CESER salue néanmoins la volonté de rendre la feuille de route plus lisible, notamment en regroupant les 11 ambitions initiales en 6 dans la deuxième version.

Le CESER formule des recommandations afin d’améliorer Néo Terra 2 ; s’appuyer davantage sur l’expertise scientifique en matière d’environnement afin de conforter la légitimité de la feuille de route et donc de l’action publique régionale, mieux prendre en compte les dynamiques et synergies territoriales existantes (se concrétisant généralement par des partenariats), penser la feuille de route autour de la contractualisation et des modes de coopération afin de fédérer davantage les acteurs territoriaux en présence, faciliter le déploiement du « budget vert » ou encore expliquer et expliciter davantage les choix stratégiques de la Région en matière d’environnement et de transition écologique.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Parmi les dispositifs essentiels de la feuille de route Néo Terra, est inclus le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER). Celui-ci fixe et détaille les priorités de la feuille de route en matière de commande publique. Il convient de le présenter dans ses modalités et objectifs.

§ 2 - Le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER) de la RNA

La feuille de route Néo Terra rappelle la mise en œuvre et l'importance du schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER). Ce schéma, prévu par la loi n°2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire (ESS), a pour principaux objectifs d'encourager les acheteurs publics dans la voie des achats responsables et écoresponsables, de déterminer les objectifs de passation de marchés publics, d'inclure des éléments à caractère social et écologique dans la passation de marchés publics, et de contribuer à la promotion d'une économie circulaire.

Le SPASER régional est donc destiné à tous les acteurs de l'achat public (acheteur, prescripteur, entreprise, partenaire) et constitue une déclinaison opérationnelle de la feuille de route Néo Terra. Adopté par la RNA en séance plénière en décembre 2018, le SPASER constitue le cadre opérationnel de Néo Terra en matière de commande publique.

Trois axes principaux, ou piliers, composent et structurent le SPASER :

- Favoriser l'accès des très petites entreprises (TPE), des petites et moyennes entreprises (PME) et des entreprises de taille intermédiaire (ETI) locales à la commande publique régionale
- Agir en faveur de la transition écologique et énergétique en réduisant les impacts environnementaux de la commande
- Consolider et diversifier les dispositifs de soutien à l'insertion sociale et à l'économie sociale et solidaire (ESS)

La loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire (ESS) dispose que le SPASER doit être intégré dans toute intention d'achat quel que soit le montant, et implique une quotation environnementale ou sociale du projet de marché, quel que soit son montant.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

L’objectif de la politique régionale d’achats est de satisfaire les besoins de la collectivité en garantissant une efficacité économique, environnementale et sociale (dans le respect de la réglementation). Un guide de la commande publique régionale a été élaboré car la région présente des particularités en termes de passation de ses marchés publics. Le SPASER y figure, et constitue un axe majeur de la politique d’achat de la Région. Il y est rappelé dans le guide de la commande publique régionale que le SPASER constitue la déclinaison opérationnelle de Néo Terra, avec la mention des principales considérations de la politique des achats. Celle-ci comprend principalement des considérations environnementales, ainsi que sociales et sociétales. Le guide de la commande publique régionale rappelle que les préoccupations environnementales peuvent être intégrées dans le processus d’achat à différentes étapes : lors de la définition des besoins, lors de la présentation des candidatures, lors de la présentation des offres, ou au stade de l’exécution des prestations. Est également précisé que lors de la phase de définition du besoin, les exigences environnementales peuvent être prises en compte via des spécifications techniques, et aussi par l’attribution de labels (ou écolabels) par des organismes indépendants.

Également, la Région est attentive à l’insertion de clauses sociales dans ses marchés publics en tant que critères de sélection des offres. Le guide régional de la commande publique rappelle que le développement durable n’est pas seulement pris en compte au stade de la définition du besoin, mais également au stade de la notation. Il convient de rappeler que les considérations sociales et environnementales doivent être en lien avec l’objet du marché et que les critères d’attribution ne peuvent pas prendre en compte la responsabilité sociale des entreprises (RSE) d’un point de vue général mais uniquement si un lien peut être établi avec les prestations objet du marché. Il est aussi précisé dans le guide que les clauses sociales insérées doivent être pertinentes, socialement utiles, et ciblées. Enfin, il est rappelé que l’insertion de clauses sociales ne doit pas contrevenir aux grands principes de la commande publique (liberté d’accès, égalité de traitement, transparence des procédures).

Le SPASER (schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables) encourage donc les acheteurs publics dans la voie des achats responsables. La RNA l’a intégré dans sa feuille de route et par voie de conséquence dans les clauses de ses marchés publics, comprenant des critères spécifiques relatifs aux questions sociales et environnementales.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

§ 3 - L'insertion de clauses sociales et environnementales dans les marchés publics de la RNA en matière de transports routiers

En termes de marchés publics passés avec les transporteurs, les critères de sélection ont évolué conformément à la feuille de route Néo Terra ; en effet, la Région accorde une attention particulière aux aspects environnementaux et écologiques, et retranscrit ses priorités dans l'élaboration des pièces du dossier de consultation des entreprises (DCE). Par exemple, le règlement de la consultation (RC) et le cahier des clauses administratives particulières (CCAP) de la Région présentent des clauses priorisant et valorisant l'effort que font les entreprises de transport candidates au regard de l'attention que celles-ci accordent aux thématiques environnementales.

La Région, dans ses critères de notation et de sélection des candidats, sera en effet attentive aux questions environnementales, notamment aux efforts consentis par les transporteurs concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la garantie de leur contribution à l'amélioration de la qualité de l'air et plus généralement à la préservation de l'environnement. À titre d'exemple, le règlement de la consultation (RC) de la RNA prévoit dans ses critères de jugement des offres un critère environnemental comportant une pondération relativement élevée. Ce critère environnemental prévu dans le RC de la Région se décline en trois sous-critères : 1. La performance environnementale du parc de véhicules, 2. Les conditions d'emploi durables, 3. La prise en compte des externalités environnementales de l'activité de transport. Le critère environnemental sera apprécié à partir des réponses fournies par le candidat dans son mémoire technique.

Concernant les clauses environnementales contenues dans le CCAP de la Région, celles-ci portent notamment sur : l'âge maximal des véhicules affectés à la réalisation des services, la conformité des véhicules mis en place au regard de la motorisation, ou encore le nettoyage des véhicules.

En plus de ces critères de notation liés à la motorisation, il y a d'autres critères environnementaux liés au recyclage des matières et fluides utilisés et à l'utilisation de produits respectueux de l'environnement et également des exigences sont attendues quant aux locaux et aux matériels utilisés dans les différents services de l'entreprise.

En termes de pénalités applicables au titulaire du contrat, la Région prévoit notamment dans sa nomenclature en cas de manquements du prestataire, une pénalité pour non-utilisation de produits respectueux de l'environnement.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La commande publique est donc un levier fondamental pour respecter les engagements affichés dans Néo Terra et les exigences du SPASER, et les critères sociaux et environnementaux représentent plus de la moitié de la valeur technique jugée (la valeur technique de l'offre est notée sur 40 points, et le prix est noté sur 60 points).

A titre illustratif, depuis l'adoption du SPASER en 2018 et sa mise en application en 2019 en lien direct avec la feuille de route Néo Terra, environ 70% des achats publics fin 2023 intégraient une considération sociale et/ou environnementale, avec un objectif de 90% à échéance 2025 et 100% en 2026.

La volonté politique régionale en matière de transports se décline donc conformément aux engagements de l'exécutif régional, au regard de son action environnementale et de son application au domaine des transports. La feuille de route Néo Terra constitue le nœud de l'action politique de la RNA depuis 2019 et impacte tous les champs de compétences de la Région, notamment les transports routiers de voyageurs. L'ambition et la volonté politique se traduisent directement, et de manière concrète, dans les pièces de marché public de la CT.

Néo Terra, ainsi que le SPASER (qui est donc une déclinaison opérationnelle de la feuille de route) influent voire édictent des critères, des priorités, et plus largement la politique à suivre au regard des achats publics effectués par la collectivité. Il convient à présent de voir en quoi la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a redéfini la répartition et l'exercice de la compétence transport par la collectivité régionale.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Section 2 - Les conséquences de la loi d'orientation des mobilités sur l'exercice de la compétence en matière de transport et de mobilité

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)[9] a été votée sur la base d'un diagnostic territorial et suite à des événements sociaux, sociétaux, démocratiques et politiques (à la suite de la crise des gilets jaunes, du grand débat national organisé par le Président de la République, et dans la continuité des accords de Paris sur le climat), avec pour principale ambition de redéfinir ou préciser les compétences des différents acteurs publics en matière de transport et de considérer les différentes formes de mobilité sur l'ensemble du territoire, aussi bien en zones urbaines que rurales. Il convient d'abord de voir les principales dispositions de la LOM.

§ 1 - Le contexte d'élaboration de la LOM et ses principales dispositions relatives au transport routier

La genèse de la LOM repose sur un état des lieux de la question des mobilités sur l'ensemble du territoire. La première étude préalable à l'élaboration de la loi remonte à 2017, dans le cadre de ce qui était appelé « les assises de la mobilité ». Des consultations avaient été initiées autour de 6 thèmes : la propreté, la connexion, la solidarité, la modalité, la sûreté (ou la sécurité), et la soutenabilité. Des réunions et concertations avaient également été organisées pour que les citoyens-usagers puissent faire remonter des remarques et suggestions et ainsi proposer des initiatives en matière de transports et plus largement en matière de mobilités.

Le bilan initial (ou le constat) a montré que certaines routes et infrastructures étaient vieillissantes et insuffisamment entretenues. Les gouvernements successifs et certaines collectivités avaient décidé de la construction d'infrastructures d'ampleur mais sans y affecter les crédits nécessaires. À l'époque du diagnostic en 2017, environ 80% du territoire n'avait pas d'autorité effective en matière de mobilité ayant été déterminée. Aussi, 25% des Français auraient déjà refusé une offre d'emploi ou renoncé à postuler, faute de solution de mobilité. Des préoccupations et problématiques sociales et d'accessibilité constituaient donc la base de réflexion en vue de l'élaboration d'une nouvelle loi, concomitamment aux enjeux environnementaux. Concernant ces derniers, l'étude initiale en 2017 indiquait que le transport était alors responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre.

La LOM a été votée dans une logique de continuité de la définition et de la répartition de la compétence transport, dans le prolongement de la loi NOTRe. Cependant, la LOM va encore plus loin dans la définition de la compétence transport et les modalités de son exercice

[9] Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Licence CC BY-NC-ND 3.0

opérationnel par les différents acteurs publics. Cette loi a été élaborée dans un contexte social et sociétal mouvementé, à la suite de revendications des citoyens-usagers mais également des élus locaux concernant les modes de transport, les enjeux de desserte et de désenclavement. Également, la LOM a été pensée en cohérence avec la question climatique, la poursuite de la transition environnementale et énergétique, en accord avec les données et prévisions fournies par les experts du climat et de l'environnement. La LOM porte donc essentiellement sur les modalités de transport, en lien direct avec des préoccupations environnementales et de sobriété énergétique. L'élaboration de cette loi a été pensée dans la continuité et en complémentarité de la réforme du système ferroviaire de 2018 et des investissements faits en matière de dessertes ferroviaires.

La LOM a quatre objectifs principaux : la loi prévoit d'abord de sortir de ce qui est appelé les « zones blanches de la mobilité », c'est-à-dire faire disparaître les zones où l'autorité compétente en matière de mobilité n'a pas été déterminée, éloignant ainsi certains citoyens des modes de transport en commun. L'objectif est donc de faire en sorte qu'aucune zone en France ne soit sans solution de mobilité, de couvrir intégralement le territoire par des moyens de transport afin de parvenir à un maillage intégral des mobilités.

La LOM réaffirme le rôle de chef de file de la Région en tant qu'autorité organisatrice des mobilités. Également, la loi prévoit de développer l'intermodalité sur l'ensemble du territoire, c'est-à-dire la possibilité de passer d'un mode de transport à l'autre dans les déplacements quotidiens, et ce sans difficultés particulières. L'intermodalité est permise par le déploiement de pôles d'échange, ou lieux d'interconnexion. Cela est rendu possible par une logique d'interopérabilité des différents modes de transport (train, tram, bus, vélo, etc.). Une logique de meilleure desserte de l'ensemble du territoire est donc prévue par la LOM. Également, des dispositions prévoient une facilitation en termes d'accessibilité pour le transport des personnes à mobilité réduite (TPMR), notamment en termes d'informations, de tarifs préférentiels pour les accompagnateurs. A noter que le transport spécialisé de personnes en situation de handicap est quant à lui resté une compétence du Département, qui par ailleurs reste compétent en matière de voirie.

La LOM prévoit ensuite tout un volet consacré au développement des nouvelles mobilités, en lien direct avec la transition écologique : par exemple, la loi prévoit une sortie des énergies fossiles carbonées (essence, diesel) d'ici 2040. Dans le prolongement de la transition écologique et de la motorisation verte, la LOM prévoit la mise en place de zones à faible émission (ZFE). L'objectif global de la loi d'orientation des mobilités est donc d'inciter au recours à des modes de transports moins polluants voire non-polluants. La question climatique a donc été une des raisons principales de l'élaboration de la loi du 24 décembre 2019.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

§ 2 - La détermination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Une des principales dispositions de la LOM concerne l'articulation détaillée de la compétence transport. Autrefois appelées autorités organisatrices des transports (AOT), celles-ci sont désormais appelées « autorités organisatrices des mobilités (AOM) ». Concernant la question des AOM, la LOM a prévu le maillage intégral du territoire par une autorité organisatrice des transports (ou des mobilités). Cela a impliqué une logique de contractualisation entre les régions et les EPCI afin de répartir de nouvelles compétences en matière de mobilités. Dans l'objectif de couvrir l'ensemble du territoire par une solution en matière de transport, la LOM dispose que les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines et les métropoles deviennent autorités organisatrices des mobilités (AOM) ou à défaut sont confortées dans leur rôle initial d'autorité organisatrice des transports (AOT). Concernant les communautés de communes, celles-ci avaient le choix de la prise de compétence AOM et devaient délibérer en ce sens avant le 31 décembre 2020 initialement, date butoir ayant été finalement repoussée au 31 mars 2021. À défaut de la prise de la compétence par les communautés de communes, la Région est devenue AOM sur le périmètre de la CC au 1er juillet 2021.

La LOM encourage (ou incite) les CC à prendre la compétence AOM, seules ou au moyen de groupements (par exemple via un syndicat mixte ou via un pôle d'équilibre territorial et rural). Au 31 mars 2021, 70% des CC en NA n'avaient pas opté pour la prise de compétence AOM et avaient donc choisi de laisser cette compétence à la Région. Dans ce contexte d'organisation et de répartition des AOM, au 1er juillet 2021 la Région est devenue autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) et autorité organisatrice de la mobilité locale (AOML) d'environ 90 communautés de communes.

Une certaine souplesse a donc été prévue par la LOM en termes de la (re)définition de la compétence AOM des EPCI ; par exemple, ces derniers peuvent faire le choix de laisser la Région continuer à organiser des services de transports plus conséquents (dits « lourds » en termes de moyens) ; il s'agit du transport régulier, scolaire, ou encore à la demande. L'idée principale de la LOM au regard de la définition des AOM est le respect du principe de subsidiarité, c'est-à-dire que l'exercice effectif de la compétence mobilité doit être organisé à l'échelle la plus pertinente, donc par l'autorité la mieux à même de le faire, ce au regard des contraintes, spécificités du territoire concernés, et des moyens alloués.

Les EPCI n'ayant pas pris la compétence AOM sur leur périmètre deviennent autorités organisatrices de second rang (AO2), pouvant ainsi assurer une partie du transport scolaire et interurbain sur contractualisation avec la Région. Les missions des AO2 sont actuellement très variables d'un territoire à l'autre. Une standardisation stricte à l'échelle de la Région Nouvelle-

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Aquitaine est recherchée mais semble être difficilement atteignable. L'articulation entre AOM et AO2 constitue un enjeu de la LOM, mais cette distinction permet d'atteindre un maillage intégral du territoire en termes de mobilités. Cela signifie que chaque territoire doit dans la mesure du possible disposer d'une ou plusieurs solutions de mobilités adaptées aux besoins des citoyens, tout en incitant à limiter l'usage des véhicules personnels à carburant thermique.

La LOM prévoit également que les AOM nouvellement déterminées élaborent un plan de mobilité ; les AOM comportant une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité, ce dernier ayant pour fonction de compléter voire modifier le plan de déplacement urbain (PDU). Le plan de mobilité est plus large dans son contenu que le PDU car le plan de mobilité prend en compte les différentes formes de mobilité ayant pour certaines émergé plus récemment (mobilités actives, mobilités partagées).

Également, la LOM dispose qu'un contrat opérationnel de mobilité doit être signé sous l'impulsion de la Région, entre celle-ci, les EPCI/AOM, le Département (car il conserve la compétence du transport spécialisé des personnes à mobilité réduite ainsi que de la compétence voirie), les gestionnaires des gares et les pôles d'échanges. Les contrats opérationnels de mobilité concernent le périmètre de ce qui est appelé un « bassin de mobilité » ; celui-ci recouvre le périmètre d'une ou de plusieurs intercommunalités. À titre d'exemple, la Région Nouvelle-Aquitaine a conclu une cinquantaine de contrats opérationnels de mobilité afin de mieux coordonner l'exercice de la compétence sur l'ensemble du territoire régional, et sur les périmètres des différentes AOM.

En matière de transport à la demande (TAD), la LOM a développé son utilisation afin de proposer des modalités de transports et de mobilités davantage différenciées et mieux adaptées aux spécificités des bassins de vie et de la densité des zones rurales et urbaines, notamment en matière d'aménagement et d'infrastructures. Le TAD est une compétence essentiellement exercée par les communautés de communes (CC). Surtout utilisé dans les territoires ruraux, le TAD permet de mieux répondre aux besoins des usagers vivants dans des zones normalement peu desservies. Le TAD vient donc en complément des autres axes routiers et permet d'affiner le maillage territorial, ce qui favorise la continuité des services de transport. La tendance est que la RNA délègue de plus en plus le TAD aux CC, mais conserve toujours quelques marchés de TAD sur certains sites. En Nouvelle-Aquitaine, le TAD peut s'opérer vers une destination choisie par l'usager comme à un point d'arrêt de transports collectifs (ligne régulière, gare TER), ou sur des trajets prédéfinis. Enfin, deux modalités de financement du TAD existent : à la course effectuée, ou par forfait annuel.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La LOM est donc venue préciser l'exercice de la compétence mobilité et impulser une nouvelle stratégie à l'exercice de la compétence transport sur l'ensemble du territoire. Cette loi de 2019 a eu pour objectif de clarifier la répartition de la compétence entre les différentes AOT devenues AOM, avec pour cadre et vision la transition environnementale, écologique, avec le recours accru à des mobilités douces (vélos), décarbonées (biogaz, bioéthanol) et alternatives (par le développement des passages, accès et dessertes des transports en commun, une incitation à leur utilisation, ou encore par la facilitation du recours au covoiturage).

En développant et modernisant les mobilités, cette loi répond de façon plus ou moins directe à la problématique de l'accès aux services publics, notamment dans les zones rurales. Le service public des transports et des mobilités représente l'objet principal de la LOM, mais de ce fait, la recherche de nouvelles mobilités et la poursuite du maillage territorial permet ainsi de répondre partiellement à la problématique de l'accès aux autres services publics.

La LOM vient donc en complément et à la suite de la loi NOTRe. Cette dernière avait redéfini la compétence transport en 2015 et les autorités organisatrices, et il est apparu indispensable pour l'Etat et le Gouvernement au regard du contexte social, sociétal et environnemental complexe et évolutif d'élaborer une loi qui réponde du mieux possible à la problématique des modes de transport, l'intermodalité, tout en décarbonant les mobilités.

Finalement, la loi d'orientation des mobilités (LOM) s'inscrit en cohérence avec la feuille de route Néo Terra de la Région, celle-ci ayant été élaborée à la même période, en 2019, quelques mois avant la promulgation de la LOM. La RNA a donc été proactive, voire précurseur en ce qui concerne l'élaboration d'une stratégie d'action publique environnementale en lien avec l'aménagement du territoire et les modes de transport, et cette stratégie environnementale innovante régionale s'est concrétisée par l'élaboration de la feuille de route Néo Terra.

La RNA agit donc en cohérence et dans une démarche d'anticipation face aux enjeux divers qui se posent, à partir d'un diagnostic ou état des lieux réalisé par des experts, puis dans une démarche de prévision stratégique et de prospective. La RNA n'a donc pas attendu l'adoption de la LOM pour mettre en œuvre ses propres dispositifs et politiques locales en matière de mobilités à l'échelle de son territoire. En plus d'apporter des ajustements à la loi NOTRe, la LOM est finalement venue en complément de la feuille de route en Nouvelle-Aquitaine dans la définition et la précision du maillage territorial au regard des AOM. L'initiative et la stratégie régionales en matière d'écologie et de transition environnementale, par le biais de Néo Terra, s'inscrivent en adéquation avec la législation actuelle en matière de mobilités. Cela permet ainsi de renforcer la dynamique de l'action publique régionale, de fédérer

Licence CC BY-NC-ND 3.0

davantage d'acteurs, de développer des partenariats sur les enjeux environnementaux, de préservation de l'environnement, ou encore d'aménagement du territoire, ainsi que davantage de coopération entre les services de l'État et la Région.

En plus de la LOM et de sa complémentarité avec la feuille de route régionale, la RNA a établi fin 2019 deux documents stratégiques relatifs aux transports routiers.

§ 3 - L'élaboration du plan régional des services routiers 2020-2030 et du schéma régional des transports routiers 2020-2030 en lien avec la LOM et le SRADDET

La RNA a élaboré fin 2019 deux documents stratégiques et complémentaires, à savoir un plan régional des services routiers, ainsi qu'un schéma régional des transports routiers. Le plan régional constitue la phase 1 et pose un diagnostic au regard des dessertes ainsi que de la tarification commerciale. Le schéma régional quant à lui constitue la phase 2 et propose des actions opérationnelles au regard du plan régional de phase 1. Cette dernière, dans le cadre du plan régional des services routiers et de l'état des lieux établi, rappelle le contexte de ces deux documents et leurs objectifs, le premier d'entre eux étant d'établir une stratégie et une politique en matière de transports, sur dix ans.

Le plan régional et le schéma régional des services de transport routier ont été élaborés à la suite de la prise de compétence par la Région, contexte législatif qui est rappelé en préambule du plan (phase 1) qui pose le diagnostic. Un des objectifs principaux de ces documents tel qu'expliqué en introduction est, une fois la compétence transport récupérée en 2017, de rechercher une harmonisation des réseaux de transport et des dessertes sur les 12 départements. En effet, il est rappelé que les douze départements des trois anciennes régions constituant la Nouvelle-Aquitaine ont des spécificités propres, et que l'élaboration du plan régional et du schéma régional a pour finalité répondre à la problématique des disparités des réseaux routiers entre les départements en faisant un état des lieux puis, à partir du diagnostic, proposer des solutions concrètes.

Le SRADDET y est mentionné : ce schéma stratégique prévu par la loi NOTRe compte parmi ses nombreux objectifs de réduire les déséquilibres territoriaux (aménagement du territoire, économie), et vient en complément de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités au regard de la recherche d'un meilleur maillage territorial, du désenclavement, du développement de nouvelles mobilités, l'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport, et de la transition environnementale. Ce schéma régional comporte de nombreuses dispositions opérationnelles dont les autres collectivités sur le territoire de la RNA doivent se saisir, notamment à titre d'exemple en l'incorporant dans l'élaboration des plans locaux d'urbanisme (intercommunaux) pour les communes et les EPCI du territoire néo-aquitain. Le SRADDET est donc un schéma prospectif, intégrateur et prescriptif ayant une stratégie sur dix

Licence CC BY-NC-ND 3.0

ans, au même titre que la feuille de route Néo Terra et que le plan régional des services routiers et que le schéma régional des transports routiers.

Les documents régionaux que sont la feuille de route Néo Terra, le plan régional des services routiers et le schéma régional des transports routiers constituent des documents stratégiques prospectifs qui s'inscrivent en cohérence avec la législation nationale en matière de mobilités et de transition environnementale. La Région Nouvelle-Aquitaine par son action politique cherche à répondre aux défis sociaux, sociétaux et environnementaux dans une démarche proactive et de prise en compte des spécificités de son très vaste territoire. La fusion de trois anciennes régions à spécificités, caractéristiques, et problématiques distinctes avait nécessairement posé des questions de disparités et d'inégalités territoriales qui se déclinent sous différents aspects. La RNA, par l'élaboration de documents stratégiques présentés et étudiés dans ce mémoire, cherche en permanence à apporter des solutions concrètes à ces problématiques. La LOM constitue depuis 2020 une référence législative pour la Région en proposant des solutions opérationnelles relatives aux mobilités. Ainsi, la RNA par le biais de ses documents stratégiques internes et de la LOM poursuit sa recherche d'accélération des transitions environnementales, de recours à de nouvelles mobilités décarbonées, de développement des infrastructures de transport et de désenclavement afin de répondre aux « zones blanches de la mobilité » et ainsi parvenir à un maillage de l'ensemble du territoire en matière de transport.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Conclusion

L'exercice de la compétence transport en Nouvelle-Aquitaine se révèle être aussi complexe que concrète ; le transfert de cette compétence des Départements aux Régions à la suite de la loi NOTRe a incité les régions à réfléchir dans un premier temps à leur stratégie de mise en œuvre effective de ce transfert de compétence, puis de son exercice opérationnel. Cette immersion professionnelle dans la Direction des Transports Routiers de Voyageurs (DTRV) m'a permis d'avoir une vision concrète de la façon dont les marchés publics de transports scolaires sont pensés et construits en conséquence, ainsi que les difficultés rencontrées afin de parvenir à une harmonisation de l'exercice de la compétence transport dans sa globalité, à commencer par les modes de gestion des transports scolaires et leur suivi. Également, ce stage m'a permis de prendre la mesure de la volonté politique qui conduit l'ensemble de l'action publique régionale.

La feuille de route Néo Terra élaborée en 2019 et actualisée en 2023 a permis de fixer un cap à la collectivité régionale, et aux différents pôles, directions et services qui la composent. Le Pôle TIMCV, et plus spécifiquement la DTRV, ont su incorporer les ambitions de Néo Terra dans leurs modes de fonctionnement et développements de projets, notamment en insérant des clauses spécifiques au respect de l'environnement dans les marchés publics de transport. La feuille de route Néo Terra, élaborée il y a seulement 5 ans, est relativement récente au regard de la temporalité de ses objectifs, portant une vision sur une voire plusieurs décennies ; ses répercussions positives et résultats probants ne sont donc encore qu'à un stade émergent.

Trois mois de stage semblent être passés rapidement au regard du temps nécessaire à la familiarisation avec le fonctionnement de la collectivité, ainsi qu'au regard des tâches et missions à effectuer. En effet, comprendre le fonctionnement des marchés publics de transport scolaire (élaboration, passation, exécution financière, révision) et des différents modes de gestion en application concrète dans une CT requiert un certain temps afin de pouvoir se sentir opérationnel. La durée limitée de stage donne l'impression de n'avoir obtenu qu'une approche introductive de l'étendue de la région, aussi bien au niveau géographique, qu'au niveau de ses compétences, de ses champs d'intervention, de l'opérationnalité ainsi que de l'impact, conséquences et répercussions de l'action publique régionale.

Cependant, l'enrichissement professionnel et personnel retiré de cette expérience est évident, et cet environnement professionnel a éveillé ma curiosité et mon intérêt pour le service public, et ce tout au long du stage.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

D’abord, il fut intéressant et pertinent d’être affecté à un pôle et une direction travaillant sur une thématique aussi concrète, utile, et indispensable qu’est le transport. Cette thématique du transport est transverse dans ses enjeux et répercussions sur la vie des citoyens/administrés/usagers des services régionaux car la thématique des modalités de transport est en lien avec d’autres problématiques et compétences de la Région, que sont l’aménagement du territoire, le développement économique, ou encore la formation professionnelle. De ce point de vue, travailler sur une thématique concrète (veille juridique, études comparatives, participation à des réunions), ainsi que sur le montage et la passation de marchés publics de transport scolaire se révèle une expérience professionnelle motivante et enrichissante pour la construction d’un parcours professionnel dans la fonction publique. De plus, l’accomplissement de tâches spécifiques telles que l’étude comparative des marchés publics de transport scolaire entre régions, de la veille juridique sur des aspects précis (dessertes, accessibilité) ou encore la rédaction d’un projet de règlement intérieur de la CCSPL m’a aidé à comprendre comment l’action régionale se décline et impacte la vie quotidienne des usagers. Le travail effectué sur des thématiques et tâches spécifiques, l’observation et les échanges avec les agents m’ont permis de prendre la mesure des enjeux politiques, démocratiques et juridiques de la CT en lien direct avec la thématique des transports et le fonctionnement de la CT dans son ensemble.

Ce stage a aussi été l’occasion d’étudier plus en détail la réforme des régions de 2015, son contexte et ses objectifs, et de lire des conclusions, rapports (notamment de la cour des comptes) et critiques sur les enseignements de cette réforme des régions entrée en vigueur au 1er janvier 2016, avec désormais 8 ans de recul. Censée à l’origine générer des économies d’échelle, on constate que les dépenses de fonctionnement des régions issues de la réforme de 2015 ont augmenté d’environ deux milliards d’€ entre 2015 et 2018[10], avec des gains d’efficacité et d’efficience qui semblent jusque-là être limités. Aussi, les objectifs affichés de simplification du millefeuille administratif et de recherche d’une meilleure lisibilité des différents acteurs publics territoriaux ne semblent pas avoir été atteints à ce stade, à tel point que pour certains spécialistes, juristes en droit public, agents publics et élus, la réforme des régions de 2015 aurait même causé des complications en termes de lisibilité et d’enchevêtrement des compétences. En effet, comprendre l’organisation interne de la Région, ainsi que les liens hiérarchiques et fonctionnels des différents pôles peut constituer une difficulté tant ses pôles sont nombreux et subdivisés en plusieurs directions et services (ce qui prouve néanmoins le large champ d’action de la Région au regard de ses compétences depuis la loi NOTRe).

[10] Quel bilan tirer de la nouvelle carte régionale ? par Philippe Subra | vie-publique.fr

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Une étude des dépenses de fonctionnement des régions entre 2015 et 2019[11] indique que les régions ayant fusionné en 2016 dépensent moins en transport et plus en développement économique que les régions n'ayant pas fusionné. Des économies sont donc générées au regard de l'exercice de compétences spécifiques, pour ensuite opérer une réaffectation des économies générées sur certaines directions et certains services afin de les flécher sur d'autres champs d'action et domaines de compétence de la région. Cependant, dans le contexte macroéconomique, géopolitique, national, européen et international actuel, la Région n'échappe pas non plus à la nécessité de générer des économies d'échelles et cherche donc des moyens de rationaliser et d'optimiser le fonctionnement des services, c'est-à-dire réduire ses dépenses de fonctionnement tout en évitant une dégradation de la qualité des prestations rendues aux usagers et ainsi maintenir une qualité de service public. Des réflexions sont donc menées par les équipes de direction, notamment lors des comités de direction, afin de trouver d'autres leviers pour réduire certaines dépenses, notamment dans le domaine du transport routier.

Cette immersion professionnelle m'a permis de constater que les enjeux d'efficacité et d'efficience de la politique régionale des transports routiers relèvent d'une coordination et d'une harmonisation des pratiques administratives, juridiques et techniques des différents départements (ou sites). On peut néanmoins, notamment à l'issue d'une expérience professionnelle à la DTRV de la RNA, s'interroger sur la pertinence de ce transfert de compétence prévu par la loi NOTRe, ce pour plusieurs raisons, notamment au regard du principe de subsidiarité (c'est-à-dire l'exercice de la compétence au niveau ou échelon le plus pertinent, généralement à l'échelon territorial le plus proche des administrés), de proximité, de qualité de service public, et de cohérence. Il aurait par exemple été pertinent et logique de transférer la voirie départementale à la région en même temps que la compétence transport, car cela oblige actuellement les régions à conclure des conventions avec les départements pour installer et entretenir le mobilier régional sur la voirie (arrêts et abris-bus). Ou alors, peut-être que le transfert de la compétence transport en lui-même n'était pas le choix le plus pertinent et stratégique au regard du bon exercice de cette compétence à l'échelon territorial le mieux adapté, au niveau de sa proximité territoriale avec les usagers, et avec des moyens nécessaires au bon exercice de la compétence. Cette question peut légitimement se poser, notamment au vu des difficultés d'adaptation des sites et d'harmonisation des pratiques, point ayant été développé dans ce mémoire.

[11] Nouvelle carte régionale : quel impact sur les dépenses des régions ? | vie-publique.fr

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Il ressort des discussions avec des agents ayant travaillé pour les anciennes régions d'avant 2016 et à l'époque où la compétence transport était départementale, que la politique des transports routiers et le service public rendu étaient potentiellement mieux identifiés par les usagers, et que les interlocuteurs privilégiés étaient plus proches, notamment pour les usagers de certaines zones rurales. La fusion des régions et le transfert de la compétence a éloigné les usagers de certains services publics (guichets), comme des prestations relatives aux transports, notamment dans certaines zones rurales. Aussi, selon certains agents publics régionaux et départementaux ayant travaillé pour l'ancienne région Limousin ou pour le service départemental des transports routiers de l'époque, une distance et un éloignement politique des élus locaux (principalement des élus régionaux en l'occurrence) se fait ressentir depuis la fusion des régions, notamment du fait que le centre de gravité décisionnel et politique s'est déplacé à Bordeaux. Il est donc parfois difficile pour les équipes de faire remonter rapidement les problématiques rencontrées au plus près du terrain, du fait de la distance des centres de décision. Des soucis de coordination et de communication peuvent émerger sur certains dossiers du fait de la pluralité des acteurs impliqués (élus, directions, agents), ralentissant ou entravant parfois le processus décisionnel et donc l'action publique régionale. Cependant, de véritables complémentarités entre services et directions existent : à titre d'exemple, la DTRV travaille efficacement et en lien avec la direction des achats et de la commande publique (DACP), ou encore avec la direction des affaires juridiques (DAJ).

On peut également s'interroger sur ce qui signifie la qualification de régions françaises « à taille européenne », expression employée lors de la présentation de la réforme des régions en 2015, alors que les régions d'autres pays européens sont très disparates et variées au niveau de leur superficie, de leur densité de population, avec des compétences également très différentes en fonction de l'organisation des États et donc du degré de décentralisation et d'autonomie des régions. Du fait que les régions françaises n'exercent aucune tutelle sur les autres collectivités de leur territoire, il en résulte de facto une rapidité et une efficacité amoindries de leur action publique car les régions doivent prendre en compte les besoins et revendications des autres acteurs publics locaux et discuter, négocier, contractualiser avec eux. Les régions françaises jouent un rôle de chef de file dans certains domaines (développement économique, aménagement du territoire, formation professionnelle), mais sans avoir pleinement l'exercice de ces compétences qui, pour la plupart, sont partagées avec les autres échelons territoriaux qui participent à ces compétences régionales en appui, de façon complémentaire, voire résiduelle. Des études semblent également indiquer que la création de certaines régions regroupant une dizaine de départements (comme c'est le cas en Nouvelle-Aquitaine) a eu pour effet de consolider ou redonner vie et pertinence aux

Licence CC BY-NC-ND 3.0

départements dans leur action publique en tant qu'échelons intermédiaires[12] (notamment du fait que ces derniers ont conservé la compétence voirie en ce qui concerne le domaine du transport routier).

Concernant les conséquences de la réforme des régions de 2015 observées à titre personnel dans le cadre de ce stage, il est appréciable de constater que la Région Nouvelle-Aquitaine n'a pas totalement absorbé ni vidé les anciennes régions, leurs sites respectifs, ainsi que la présence de leurs services, tant au niveau du personnel qu'au niveau des moyens et des fonctions support. Aussi, ces régions fusionnées permettent des investissements dans des projets d'envergure que les anciennes régions ne pouvaient financer seules. Les fonds européens dont les régions ont la responsabilité permettent notamment à la RNA d'investir dans des projets structurants (construction de bâtiments, équipements, aménagement du territoire, formation professionnelle). Aussi, la RNA, par son importance géographique, sa diversité territoriale, sa richesse culturelle et patrimoniale a une visibilité et une influence relativement importantes en France et en Europe, notamment du fait de ses instances de représentation à Paris et à Bruxelles.

Sur un plan matériel et technique, j'ai été agréablement surpris par les conditions dont j'ai bénéficié dès mon arrivée dans la structure ; m'a été remis un ordinateur portable professionnel équipé de la dernière suite Microsoft Office comme nous disposons à l'Université de Limoges, avec les derniers outils de bureautique à jour, ainsi qu'un casque audio pour les visioconférences. Aussi, la réactivité des équipes des ressources humaines ainsi que de la DSI est satisfaisante et rassurante, ce qui favorise un climat professionnel sécurisant et permet ainsi un confort matériel et technique permanent.

Ces précisions matérielles et techniques peuvent sembler secondaires, mais en pratique elles permettent de bénéficier d'un environnement de travail modernisé, de conditions professionnelles très satisfaisantes, et permettent une opérationnalité plus rapide et de meilleure qualité. En conséquence, certaines tâches deviennent simples à effectuer, et cela permet ainsi d'être davantage efficace et rapide. Il est d'autant plus pertinent d'évoquer les qualités matérielles et technologiques dont dispose la collectivité régionale à destination de ses agents que d'autres collectivités sont pour certaines d'entre elles loin de pouvoir bénéficier, voire certains services de l'État, que ce soit au niveau des équipements informatiques ou des logiciels, de leur interface et ergonomie (ces constats et éléments comparatifs sont issus d'expériences professionnelles antérieures et de témoignages d'agents rencontrés), ou encore de la réactivité, des moyens et du professionnalisme des fonctions support.

[12] https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/278683-le-departement-entre-resistance-et-renaissance-par-nelly-ferreira

Licence CC BY-NC-ND 3.0

La Région Nouvelle-Aquitaine possède des atouts incontestables en matière de développement de projets à court, moyen, et long terme. La Région est dotée de compétences stratégiques larges, transverses et fondamentales car ancrées dans la réalité du quotidien des usagers. Aussi, la RNA construit et renforce ses liens et partenariats avec d'autres CT françaises et européennes, notamment par son action décentralisée. De cette façon, notamment en termes de politiques des transports et de transition écologique, la RNA peut partager ses modes de fonctionnement et ainsi influencer d'autres collectivités vers la recherche d'une politique des transports routiers davantage vertueuse. Tournée vers l'avenir, avec une véritable vision construite, planifiée et étayée sur les prochaines décennies, la Région a tout son rôle à jouer dans la transition énergétique, en matière de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, ainsi que dans les domaines du développement économique et de la formation professionnelle.

La Région semble avoir pris la pleine mesure des enjeux des prochaines années et décennies, et concilie la préoccupation environnementale, la préservation des ressources et le développement durable, avec le développement économique. En d'autres termes, contrairement à ce que l'on pourrait penser, sobriété énergétique ainsi que bon sens écologique et environnemental ne constituent pas un frein à l'action de la Région et de ses ambitions au service des citoyens, notamment en matière de transport, car le verdissement de la flotte de véhicules, le rétrofit, et l'utilisation d'énergies décarbonées font partie des priorités de la Région. Les documents stratégiques opérationnels de la RNA (feuille de route, SRADDET) ainsi que la législation en vigueur vont dans ce sens de recherche de conciliation entre développement économique et transition environnementale, qui ne sont pas antinomiques.

Ces constats, observations et réflexions n'ont fait que renforcer mon enthousiasme et ma motivation à devenir agent public, que ce soit au service de l'État ou d'une collectivité territoriale, afin de travailler sur des politiques publiques concrètes et ainsi constater leurs effets et mises en œuvre opérationnelles. Le fait d'avoir pu bénéficier d'une expérience professionnelle d'abord en service déconcentré de l'État, puis en collectivité territoriale, me permet de mieux comprendre le rôle, la place et la coordination des différents acteurs publics, des institutions, leurs complémentarités, et conforte ma volonté et ma détermination à intégrer le service public.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Références bibliographiques

Ouvrages

Région Nouvelle-Aquitaine, *Feuille de route Néo Terra (2019) & Feuille de route Néo Terra 2 (2023)*.

Région Nouvelle-Aquitaine, *Charte de déontologie des agents et élus*, 2020.

Région Nouvelle-Aquitaine, Direction des Achats et de la Commande Publique (DACP), *Guide de la commande publique régionale*, 2022.

AGIR Transport – Le réseau au service de la mobilité, Support de formation du 11 mai 2023, *Conclure un marché public de transport d'une durée supérieure à 4 ans*.

Région Nouvelle-Aquitaine, Direction des Affaires Juridiques (DAJ), *Guide juridique de l'agent,* 6e édition, 2023, mandature 2021-2028.

Thèses

FALXA Nicolas, *L'émergence d'une collectivité territoriale : regard des conseillers régionaux sur la construction régionale, en Aquitaine, puis Nouvelle-Aquitaine (1986 à nos jours)*, Thèse de Doctorat, Histoire Contemporaine, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2023.

Rapports

Rapport d'activité 2022 de la CRTC Nouvelle-Aquitaine, 26 janvier 2023.

Le rapport public annuel 2023 | Cour des comptes (ccomptes.fr)

Cour des Comptes / Chambres Régionales & Territoriales des Comptes – Rapport public annuel 2023 : *La décentralisation, 40 ans après*.

Décentralisation : Le temps de la confiance – Rapport d'Éric Woerth au Président de la République, Mai 2024.

Région Nouvelle-Aquitaine, *Néo Terra, Premier bilan, 2020*.

Région Nouvelle-Aquitaine, *Plan régional des services routiers 2020-2030, Phase 1 : Diagnostic, principes de desserte et tarification commerciale*.

Région Nouvelle-Aquitaine, *Schéma régional des transports routiers 2020-2030, Partie 2 : Déclinaisons opérationnelles*.

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Sites Internet

https://www.vie-publique.fr/fiches/19625-quest-ce-que-la-region

https://www.collectivites-locales.gouv.fr/institutions/historique-de-la-decentralisation

https://www.vie-publique.fr/eclairage/20136-la-region-50-ans-devolution-chronologie

https://www.vie-publique.fr/fiches/20161-peut-il-exister-une-tutelle-dune-collectivite-locale-sur-une-autre

https://www.vie-publique.fr/fiches/19628-quelle-est-la-nouvelle-carte-regionale-issue-de-la-loi-de-janvier-2015

https://www.vie-publique.fr/loi/20720-elections-regionales-elections-departementales-calendrier

https://mobile.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-elections/Elections-regionales-2015/Regionales-2015-Pourquoi-une-nouvelle-carte-des-regions

https://www.info.gouv.fr/actualite/de-22-a-13-regions

https://www.ecologie.gouv.fr/loi-portant-sur-nouvelle-organisation-territoriale-republique-notre

https://www.vie-publique.fr/fiches/20112-la-repartition-des-competences-entre-collectivites-apres-la-loi-notre

https://www.insee.fr/fr/statistiques/6680598

Transfert aux régions de la compétence en matière de transport (senat.fr)

https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transports-scolaires/vos-contacts-en-region

https://www.neo-terra.fr/quest-ce-que-neo-terra/

https://www.nouvelle-aquitaine.fr/linstitution/les-demarches-de-linstitution/neo-terra-la-strategie-regionale-pour-les-transitions

https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/279435-quel-bilan-tirer-de-la-nouvelle-carte-regionale-par-philippe-subra

https://www.vie-publique.fr/en-bref/278611-nouvelle-carte-regionale-quel-impact-sur-les-depenses-des-regions

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/savoir-retrofit-electrique

https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom

Licence CC BY-NC-ND 3.0

https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites

https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-des-transports-collectifs

https://outil2amenagement.cerema.fr/ressources/guides-fiches/sraddet-et-mobilites

https://outil2amenagement.cerema.fr/sites/outils2am/files/fichiers/2024/03/Fiche_SRADDET_et_mobilites_janv2024.pdf

https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/la-politique-territoriale/les-contrats-operationnels-de-mobilite

https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transport-la-demande

Articles

Transports scolaires : une compétence dont les régions se sont "massivement saisies", selon un rapport au gouvernement (banquedesterritoires.fr), 11 mai 2021.

Cerema, *Interview croisée – Territoires et gouvernance des mobilités – Michel Neugnot pour Régions de France et Antoine Chéreau pour Intercommunalités de France*, 2 avril 2024. https://www.cerema.fr/fr/actualites/interview-croisee-territoires-gouvernance-mobilites-michel

Rapport Woerth : 51 nuances de décentralisation (banquedesterritoires.fr)

Décentralisation : réactions contrastées après le rapport "Woerth" (lagazettedescommunes.com)

Millefeuille territorial : les propositions choc du rapport "Woerth" (lagazettedescommunes.com)

Références juridiques

Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)

Code des Transports

Loi n°72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions

Loi n°82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions

Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral

Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Licence CC BY-NC-ND 3.0

Annexes

Annexe n°1 : Extraits du Livret d'accueil - Présentation de la Région Nouvelle-Aquitaine

Annexe n°2 : Organigramme de la Région Nouvelle-Aquitaine (Avril 2024)

Annexe n°3 : Présentation de la feuille de route Néo Terra

Annexe n°4 : Présentation de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Annexe n°5 : Charte graphique de la RNA - Livrée standard des cars régionaux - Kit de communication - Document relatif à la communication institutionnelle de la CT

Licence CC BY-NC-ND 3.0

L’exercice de la compétence transport par la Région Nouvelle-Aquitaine

Ce mémoire a pour ambition d’expliciter l’exercice de la compétence transport par la Région Nouvelle-Aquitaine (RNA). La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a prévu le transfert de la compétence transport des départements aux régions au 1er janvier 2017.

Ce travail universitaire de Master 2 s’inscrit dans le cadre d’une immersion professionnelle à la Région Nouvelle-Aquitaine, au Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de Vie (TIMCV), dans la Direction des Transports Routiers de Voyageurs (DTRV).

Ce mémoire a pour objectif d’analyser les modalités du transfert de la compétence transport dans son ampleur, ses enjeux et conséquences, pour ensuite en étudier le caractère opérationnel. Les différents modes de gestion des transports routiers de voyageurs sont présentés et expliqués afin de voir comment la compétence transport est exercée par la RNA. Concernant les modes de gestion, les différences de pratiques professionnelles entre sites/départements, et l’enjeu d’harmonisation des pratiques juridiques et administratives constituent des points importants de ce mémoire.

Cet écrit autour de la compétence transport intègre la dimension politique de l’action régionale, notamment au regard de la feuille de route Néo Terra qui a été élaborée par la Région Nouvelle-Aquitaine en 2019 et qui a été actualisée en 2023.

Enfin, il est question dans ce mémoire de voir en quoi la loi du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités réaffirme le rôle de la Région en tant qu’autorité organisatrice des mobilités (AOM), et comment la loi actualise et clarifie l’exercice effectif de la compétence transport entre les différentes autorités organisatrices des transports (AOT) ou des mobilités (AOM), et ce dans une perspective de décarbonation des mobilités, d’incitation à l’utilisation des mobilités douces, et de transition écologique.

Mots-clés : Région Nouvelle-Aquitaine, Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de Vie, Direction des Transports Routiers de Voyageurs, Collectivités Territoriales, Collectivités Locales, Gouvernance, État, Régions, Départements, Communes, EPCI, Intercommunalités, Territoires, Compétences, Subsidiarité, Maillage Territorial, Stratégie, Service Public, Commande Publique, Marchés Publics, Délégation de Service Public, Concession de Service Public, Régie Régionale des Transports, Société Publique Locale, Mode de Gestion, SPASER, Néo Terra, Feuille de Route, Transition Écologique, Environnement, Intermodalité

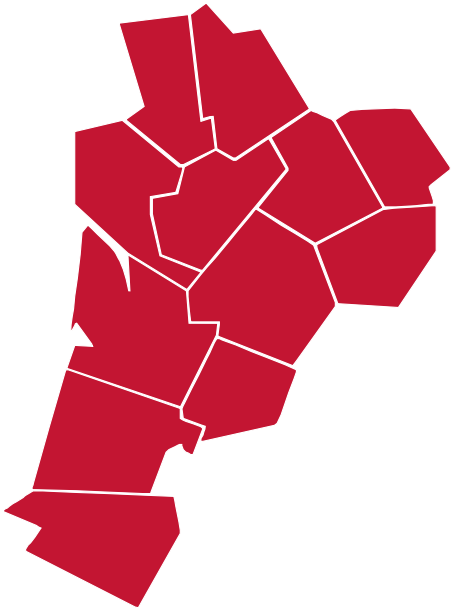
RÉGION Nouvelle-Aquitaine

livret d'accueil

Bienvenue à la Région

carte d'identité

Nouvelle-Aquitaine, la plus grande région de France



Depuis le 1er janvier 2016, l'Aquitaine, le Limousin et le Poitou-Charentes sont réunis au sein d'une même collectivité. Attractifs et complémentaires, ces territoires possèdent tous les atouts nécessaires pour inspirer confiance et ambition.

CHIFFRES CLEFS

84 100 km²
12 départements
1 000 km de littoral
6 millions d'habitants (Chiffre INSEE au 1er janvier 2019)

296 lycées
6 pôles universitaires
102 centres de formation d'apprentis

3 500 km de voies TER
6 500 circuits scolaires en car
3 grands ports maritimes

1re région de France d'élevage
2e région de France en agriculture biologique
3e vignoble d'Europe

11 pôles économiques de compétitivité

Des filières d'excellence :

aéronautique
numérique
matériaux avancés
croissance bleue
bois et industrie papetière
agroalimentaire et agriculture
chimie verte et éco-procédés
photonique
santé
tourisme
silver économie
cuir, luxe, textile et métiers d'art

1re destination pour les touristes français
6 parcs naturels régionaux
14 sites inscrits à l'UNESCO

histoire de la collectivité

Les grandes dates de la décentralisation

1958 Création des Plans régionaux de développement économique, social et d'aménagement du territoire.

1972 Création par Georges Pompidou de l'Établissement public régional, première institution régionale.

1982 Décentralisation avec les lois Deferre : les Régions deviennent des collectivités territoriales de plein exercice où la tutelle de l'État est exercée désormais seulement a posteriori. Elles sont administrées par une assemblée dont les membres sont élus au suffrage universel (direct, à partir de 1986), avec des compétences propres, étoffées au fil des ans : aménagement du territoire, développement économique, formation professionnelle, apprentissage, construction et entretien des lycées, transports collectifs régionaux…

2003 Acte II de la décentralisation. La mise en œuvre de cette réforme a nécessité l'adoption d'une loi constitutionnelle et de deux lois organiques relatives à l'expérimentation par les collectivités, aux référendums locaux et à l'autonomie financière des collectivités territoriales.

2004 La loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 est présentée comme la dernière étape législative de ce nouvel "Acte" de la politique de décentralisation. Ce texte énumère l'ensemble des nouvelles compétences transférées par l'État aux collectivités locales.

2015 La loi du 16 janvier 2015[1] a instauré un nouveau découpage des Régions portant leur nombre de 22 à 13. Ainsi, depuis le 1er janvier 2016, la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes regroupe les trois anciennes Régions au sein d'une seule et unique collectivité territoriale : la Région Nouvelle-Aquitaine

Cette modification du territoire régional a été accompagnée par une réforme des compétences issue de la loi du 7 août 2015 (dite loi « NOTRe »)[2]. Celle-ci emporte notamment la suppression de la clause de compétence générale des Régions (et des Départements). Cette clause permettait à ces collectivités territoriales d'intervenir dans des domaines qui ne leur étaient pas expressément attribués par la loi, dès lors qu'il existait un intérêt public local.

Désormais, la Région ne sera compétente que si une disposition législative ou réglementaire le prévoit, comme c'est d'ores et déjà le cas, par exemple, pour le développement économique, l'investissement et l'entretien des lycées, l'apprentissage et la formation professionnelle, le transport express régional (Ter), la gestion de certains fonds européens, etc… Dans d'autres domaines, l'exercice des compétences est partagé entre Régions, Départements et Communes. C'est le cas pour la culture, le sport, le tourisme, la promotion des langues régionales, l'éducation populaire et la jeunesse.

Pour d'autres secteurs d'intervention, les Régions sont confortées en tant que chefs de file. À ce titre, elles sont donc chargées d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales sur le territoire régional dans les domaines suivants :

- l'aménagement et le développement durable du territoire
- la protection de la biodiversité
- le climat, la qualité de l'air et l'énergie
- l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports
- le soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche

[1] Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral

[2] Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

les étapes-clés de la construction régionale, les transferts de compétences nouvelles

2016

Les Régions deviennent propriétaires des Centres de ressources, d'expertise et de performance sportive (CREPS) et prennent en charge leurs dépenses d'investissement et d'entretien

27 juin

Le nouveau nom de la Région est adopté par l'Assemblée régionale puis validé par le Conseil d'Etat le 1er octobre

27 juin

La Région adopte le Schéma régional de développement économique, d'Innovation et d'Internationalisation

- SRDEII -

2017

1er sept

La Région prend la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et interurbains

2018

26 mars

La Région adopte le Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

- SRESRI -

25 juin

La Région adopte le Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs

- SRDTL -

2019

6 mai

La Région adopte le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

- SRADDET -

9 juillet

La Région s'engage en faveur du climat, de la biodiversité et de la santé avec le programme " Néo Terra "

2023

1er janvier

La Région prend en charge la gestion des fonds FEADER et la gestion des sites NATURA 2000 exclusivement terrestres

compétences régionales

L'action de la Région Nouvelle-Aquitaine présentée en 5 grandes thématiques

Développement économique et emploi
Soutenir les entreprises, les accompagner dans leur développement, leur permettre de disposer d'une main d'œuvre qualifiée et adaptée à leurs besoins : la Région favorise l'émergence d'un écosystème d'excellence.

Jeunesse et éducation
Œuvrer pour la réussite et l'épanouissement des jeunes, leur garantir l'égalité des chances sont les principes de l'action régionale au quotidien en faveur des lycéens, apprentis et étudiants de notre territoire. La jeunesse est notre avenir et la Région soutient tous les parcours de vie, aussi divers soient-ils.

Aménagement du territoire
S'adapter aux territoires à travers une action différenciée : mobilités du quotidien (notamment TER et transports scolaires), tiers-lieux, numérique, maisons de santé, revitalisation des centres-villes et centres bourgs, soutien aux agriculteurs ou encore équipements sportifs et culturels illustrent le maillage logement-santé-commerces-numérique.

Transition écologique et énergétique
Engager une vaste transition énergétique, agricole et écologique : lutte contre le changement climatique, limitation des gaz à effets de serre, préservation de la biodiversité, aménagement durable du littoral mais aussi adaptation de nos modes de production et de consommation.

Gestion des fonds européens
Etre autorité en matière de gestion des fonds européens (FEDER, FEADER et une partie du FSE).

Néo Terra, un signal fort pour le changement
Grâce notamment au travail effectué avec AcclimaTerra sur les questions climatiques et Ecobiose pour la biodiversité, la Région Nouvelle-Aquitaine a établi sa feuille de route transversale pour la transition environnementale et énergétique, Néo Terra. Elle réoriente l'ensemble de ses politiques avec de grandes ambitions et des objectifs précis autour de différentes thématiques : l'agroécologie, la mobilité propre, le traitement des déchets, les entreprises, le mix énergétique, l'eau, la biodiversité…et pour une administration engagée.

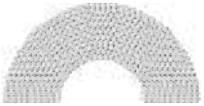
organisation politique

Toutes les instances qui font l'institution

Le Président

L'Assemblée lui confère le pouvoir exécutif. Il convoque et préside les séances du Conseil régional. Il prépare et exécute les décisions de l'Assemblée plénière et de la Commission permanente.

Assisté du Directeur général des services, il dirige l'administration régionale. Dans un souci d'efficacité, il délègue une partie de ses attributions à des Vice-présidents et des Conseillers délégués.



L'Assemblée

Elle se compose de 183 membres élus au suffrage universel direct, pour six ans, au scrutin de liste, selon un système mixte combinant les règles des scrutins majoritaire et proportionnel, en un ou deux tours. Les listes sont déposées au niveau régional mais les sièges sont répartis entre les départements.

Cette assemblée élit le Président, elle délibère sur les grandes orientations de la politique régionale. Elle examine et vote le budget chaque année, ainsi que les règlements d'intervention qui lui sont soumis. Elle vote le Contrat de projets Etat-Région. Le pouvoir exécutif et délibératif s'appuie sur le travail consultatif des commissions spécialisées.

L'Assemblée plénière se réunit à minima 4 fois par an.

1 Président
15 Vice- présidents
45 autres élus

La Commission permanente

Présidée par Alain Rousset, ses membres sont élus par l'Assemblée.

Elle se réunit régulièrement et a pour rôle d'assurer la continuité de l'action régionale. Elle délibère, sur proposition du Président et dans le cadre des délégations accordées par l'Assemblée, sur la mise en œuvre des programmes et orientations adoptés par cette dernière.

C'est la Commission permanente (CP) qui notamment attribue aux porteurs de projets les aides de la Région, après avoir pris conseil auprès des groupes inter-assemblées (GIA).

Les groupes inter-assemblées (GIA)

Les GIA sont composés à parité d'élus du Conseil régional et de membres du CESER. Ils sont consultés pour avis sur les projets de délibération présentés à la Commission permanente.

Les commissions thématiques

Les 10 commissions examinent et analysent les projets de délibération qui seront présentés à l'Assemblée, émettent des avis et peuvent faire des propositions. Elles sont composées d'élus spécialisés dans chacun des domaines d'action de la Région.

ceser
RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Le CESER

Placé aux côtés du Conseil régional, le Conseil économique, social et environnemental régional a un rôle consultatif défini par la loi. Il réunit des acteurs économiques et sociaux qui représentent la société civile régionale.

Il formule des préconisations destinées à éclairer les choix des élus et propose des éléments d'appréciation à destination des néo-aquitains.

Le CESER est un lieu d'échanges et de ressources, un espace de réflexion prospective, un laboratoire d'idées.

La mandature est de 6 ans.

budget
de la collectivité

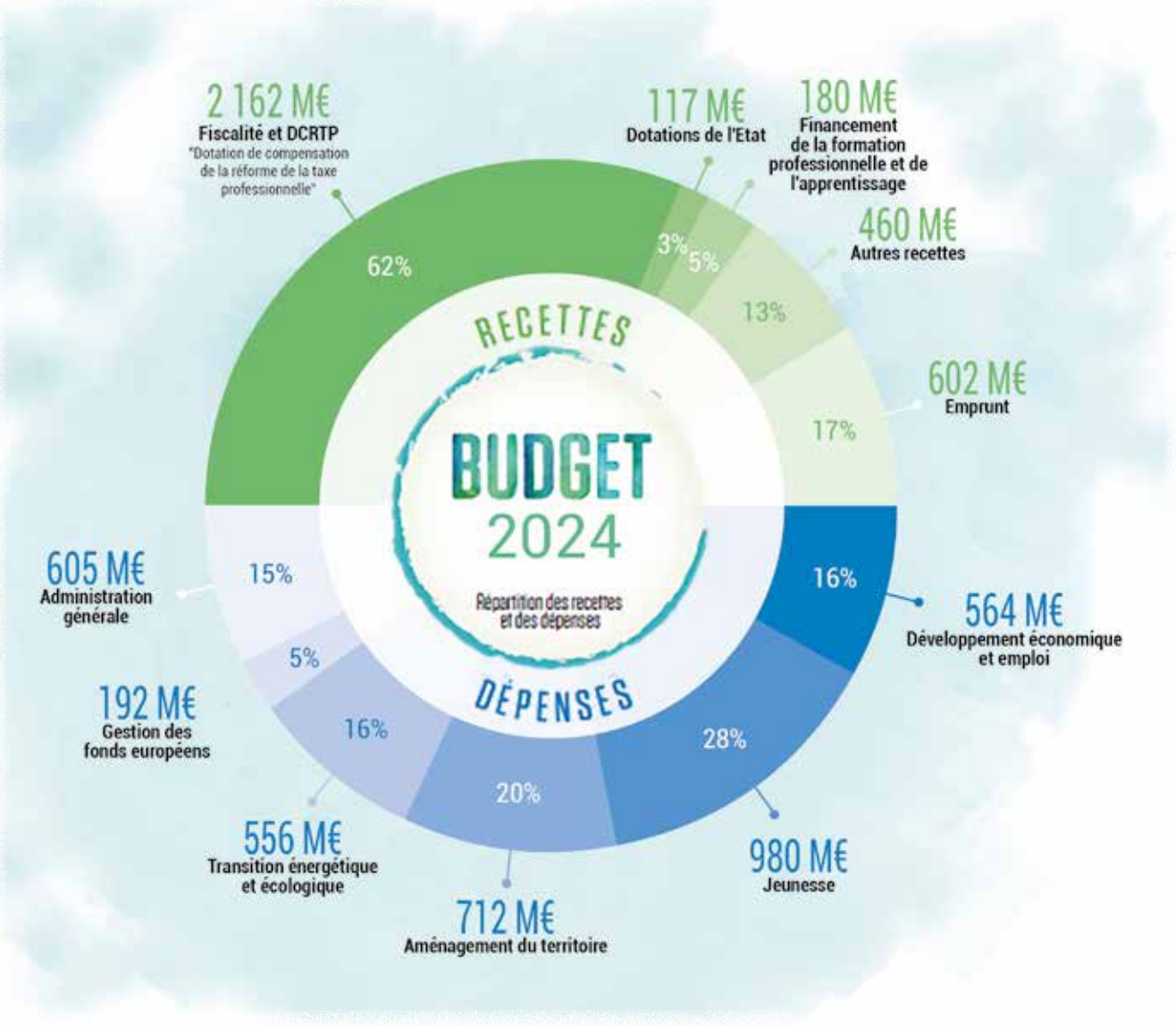
Un acte majeur qui consiste à prévoir et autoriser pour une année, les dépenses et les recettes de la collectivité

Les budgets sont votés en assemblée plénière par les élus régionaux.

Le budget primitif (BP) s'inscrit dans la stratégie budgétaire et la trajectoire financière présentées dans le cadre du Débat d'orientations budgétaires.

Cette stratégie est fondée sur la maîtrise de l'évolution des dépenses de fonctionnement pour autofinancer les investissements, recourir à l'emprunt de manière raisonnée et préserver les capacités à agir.

Le budget primitif 2024 s'élève à 3, 5 milliards d'euros.


2 162 M€
Fiscalité et DCRTP
"Dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle"
62%
117 M€
Dotations de l'Etat
3%
180 M€
Financement de la formation professionnelle et de l'apprentissage
5%
460 M€
Autres recettes
13%
602 M€
Emprunt
17%
RECETTES
BUDGET
2024
Répartition des recettes et des dépenses
DÉPENSES
605 M€
Administration générale
15%
564 M€
Développement économique et emploi
16%
192 M€
Gestion des fonds européens
5%
16%
28%
20%
556 M€
Transition énergétique et écologique
980 M€
Jeunesse
712 M€
Aménagement du territoire

Alain ROUSSET - PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

Directeur de cabinet
Luc **PABOEUF**

- **Directeur de cabinet adjoint** — Frédéric **VILCOCQ**
- **Directeurs adjoints de cabinet** — Guillaume **FOURGEAUD**, Caroline **MERIAUD**
- Chef de cabinet — Guillaume **AGNIC**
- Bureau du cabinet — François **GARRIDO**

Directeur général des services
François **POUPARD**

- **Inspection générale des services** — Laurent **BLELLY**, Inspecteur général des Services
- **Délégation à la transformation, au pilotage et à la modernisation** — Déborah **AUTHEMAN**, Déléguée régionale
- PRESSE — Rachid **BELHADJ**
- SECRÉTARIAT GÉNÉRAL SITE DE LIMOGES — Agnès **GADILHE**
- SECRÉTARIAT GÉNÉRAL SITE DE POITIERS — Anne **DUROUSSEAU-DUGONTIER**

Direction de la communication
Julien **MARTRET**, Directeur

Pôle assemblées et affaires juridiques
Souad **LOULIDI**, Déléguée régionale

- Secrétariat général du pôle — Geneviève **PUJO-LACOMBE**
- Direction des affaires juridiques — Emmanuel **ARCOBELLI**
- Direction des assemblées et de la relation à l'élu — Cécile **DAYDE**

Pôle ressources
Catherine **HARDOUIN**, Déléguée régionale

- Secrétariat général du pôle — Cyril **SOCOLOVERT**
- Direction des ressources humaines — Anne-Bénédicte **MOUCLIER**
- Direction des achats et de la commande publique — Gwenn **BREZEL**
- Direction du patrimoine et des moyens généraux — Elisabeth **GAY**
- Direction du système d'information — Benjamin **CLAVAUD**

Pôle finances
Jérôme **LARUE**, Directeur général adjoint

- Direction des finances et du budget — Joëlle **BRULE**
- Direction des centres de ressources financières — Blandine **FROUTE-TOULEMONDE**
- Direction du contrôle de gestion — Vincent **JACOB**

Pôle DATAR
Sylvain **ROUSSET**, Directeur général adjoint

- Secrétariat général du pôle — Simon **PEYRARD**
- Direction de l'intelligence territoriale et de la prospective — Marie **DEMOLIN-GRATADOUR**
- Direction de la cohésion et des initiatives territoriales — François-Xavier **LEURET**

Pôle Europe et international
Carine **VERNHES**, Déléguée régionale

- Adjoint au DGA — Laurent **REY-LESCURE**
- Direction des fonds européens — Solenne **CORRAND**
- Direction de la coopération — Jean-Michel **ARRIVÉ**
- Bureau Nouvelle-Aquitaine Bruxelles — Marie-Pierre **MESPLEDE**
- Unité appui au pilotage et communication — Florence **GLANTENAY**

Pôle développement économique et environnemental
Marion **GUST**, Directrice générale adjointe

- Adjoint au DGA — Luc **BONZON**
- Secrétariat général du pôle — Fabrice **VOISIN**
- Direction innovation filières et attractivité — Hilaire **FOSSE**
- Direction de la recherche, de l'enseignement sup. et du transfert de technologie — Carole **DOUCET**
- Direction de l'économie territoriale — Béatrice **GILOT**
- Direction de la performance industrielle — Pascal **BLEHS**
- Direction de l'environnement — Arnaud **GUEGUEN**
- Direction de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la pêche — Isabelle **GARDIEN**
- Direction de l'énergie et du climat — Béatrice **CHASSAING**
- Délégation numérique — Yann **PENNEC**
- Direction de l'économie sociale et solidaire et de l'innovation sociale — Marine **GUEROULT**
- Direction du tourisme — -
- Service Néo Terra — Emilie **CONGIU-BALLESTE**
- Unité entreprises en retournement — Hervé **SALOMON**

Pôle formation et emploi
Sébastien **SAUDINOS**, Délégué régional

- Direction de l'emploi et l'évolution professionnelle — David **BEVIERE**
- Direction de l'action territoriale — Marie-Pierre **BADIA**
- Direction de la formation professionnelle et de l'apprentissage — Florence **POISSON**
- Direction des formations sanitaires et sociales — Laurence **DUTREIX**
- Direction du FSE et de l'ingénierie de projets — Françoise **ROINÉ**
- Direction de l'appui à la performance — Sandrine **ROMERO**

Pôle éducation et citoyenneté
Philippe **MITTET**, Directeur général adjoint

- Secrétariat général du pôle — Émilie **COUTANCEAU**
- Direction de l'orientation — Christophe **GROSJEAN**
- Direction de l'éducation — Maryvonne **de la TAILLE**
- Direction de la construction et de l'immobilier — François **JOLLY**
- Direction de la culture et du patrimoine — Elisabeth **DOUZILLE**
- Direction des sports et de la vie associative — Frédéric **DEBONS**
- Direction de la jeunesse et de la citoyenneté — Cécile **BIENES-PUYBAREAU**

Pôle transports infrastructures mobilité et cadre de vie
Luc **FEDERMAN**, Directeur général adjoint

- DGA adjoint Transports — Didier **DUCHIER**
- Direction des transports routiers de voyageurs — -
- Direction des transports ferroviaires de voyageurs — Laurence **PARIES**
- Mission intermodalité — Delphine **VALENTIN-BERTERO**
- Secrétariat général du pôle — Raphaëlle **CAULE**
- Direction des infrastructures et des transports de marchandises — Jean-François **DURANTON**
- Mission grands projets — Nathalie **FRANÇOIS**

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

Mise à jour : AVRIL 2024

Conception et réalisation : communication interne

NEO TERRA

La feuille de route Néo Terra, ce sont 11 ambitions qui balaient tous les sujets liés à la transition énergétique de notre territoire.

1 Favoriser l'engagement citoyen pour accélérer la transition écologique

2 Accélérer et accompagner la transition agroécologique

3 Accélérer la transition énergétique et écologique des entreprises de Nouvelle-Aquitaine

4 Développer les mobilités «propres» pour tous

5 Développer et systématiser un urbanisme durable, résilient, économe en ressources et qui s'adapte aux risques naturels et aux changements climatiques

6 Construire un nouveau mix énergétique

7 Faire de la Nouvelle-Aquitaine un territoire tendant vers le «zéro déchet» à l'horizon 2030

8 Préserver nos ressources naturelles et la biodiversité

9 Préserver et protéger la ressource en eau

10 Préserver les terres agricoles, forestières et naturelles

11 La Région Nouvelle-Aquitaine, une administration exemplaire dans la transition

Débats parlementaires et promulgation

26 nov. 2018 : dépôt du projet de loi

1ère lecture

- 2 avr. 2019 : adoption par le Sénat
- 18 juin. 2019 : adoption par l'Assemblée nationale

10 juillet 2019 : commission mixte paritaire

2e lecture

- 17 sept. 2019 : adoption par l'Assemblée nationale
- 5 nov. 2019 : rejet par le Sénat

19 nov. 2019 : adoption définitive par l'Assemblée nationale

20 déc. 2019 : décision du Conseil constitutionnel

24 déc. 2019 : promulgation de la loi

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Faciliter et améliorer la compétence mobilité

La LOI MOBILITES a pour objectif de supprimer les trop nombreuses « zones blanches » de la mobilité, en s'assurant que sur 100 % du territoire une autorité organisatrice est bien en charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit aussi que l'action des différentes autorités organisatrices soit bien coordonnée.

➔ **Le droit aux transports deviendra droit à la mobilité** pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.

1/ L'ensemble du territoire couvert par des autorités organisatrices de la mobilité

L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices de la mobilité, afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout.

➔ **L'exercice effectif de la compétence mobilité sera organisé à la bonne échelle selon le principe de subsidiarité**. Concrètement, la loi laissera le choix aux communes, via leur intercommunalité pour qu'elles s'emparent de la compétence, et à défaut les régions seront compétentes :

- **Les métropoles**, communautés urbaines, communautés d'agglomérations, et la métropole de Lyon, seront confortées dans leur rôle d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

- **Les communautés de communes** pourront prendre la compétence mobilité, alors qu'elles représentent le plus souvent la bonne échelle pour les besoins de déplacement du quotidien. Le conseil communautaire devra délibérer sur cette prise de compétence au plus tard avant le 31 décembre 2020 (transfert dans les règles de droit commun), ainsi que les communes à la suite.

- Dans les communautés de communes qui n'auront pas choisi de prendre cette compétence au 1er janvier 2021, **les régions** deviendront AOM en subsidiarité, en complément de leur compétence mobilité régionale. Cette compétence pourra « retourner » à la communauté de communes si leur périmètre était amené à évoluer.

2/ De nouveaux moyens d'actions pour répondre aux besoins de mobilité

➔ **Les autorités organisatrices de la mobilité pourront plus facilement proposer les nouveaux services de mobilité dans leurs offres**. La compétence d'AOM permettra ainsi d'intervenir dans 6 domaines principaux, pour développer une offre adaptée aux territoires : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, ainsi que la mobilité solidaire.

➔ **Les plans de mobilité sont créés, et remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU)** : plus larges, ils prendront en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées…), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

➔ **Le versement transport devient versement mobilité**. Il sera conditionné à la mise en place de services de transport collectif régulier et donnera la possibilité de moduler son taux au sein d'un même syndicat mixte selon la densité des territoires. Il fera l'objet d'échanges au sein des comités des partenaires, structurés autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers, et bien sûr l'autorité organisatrice.

➔ **Les autorités organisatrices mettant en œuvre uniquement des services de mobilités innovants** (transport à la demande, autopartage, etc…) devront pouvoir bénéficier des ressources nécessaires et adaptées, dans le cadre des travaux menés par le Gouvernement sur l'évolution de la fiscalité locale.

3/ Une coordination renforcée entre les acteurs pour un meilleur service rendu

➔ **Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé**, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.

➔ **Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la région, permettra d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité**, en associant en particulier les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux.

➔ **Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité** : il devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.

4/ Des outils en faveur de la mobilité solidaire

➔ **Les autorités organisatrices pourront agir dans le domaine de la mobilité solidaire** en faveur des personnes vulnérables, sur le plan économique ou social : mise en place d'aide financière individuelle, de conseil ou accompagnement individualisé, services spécifiques, etc. **Un accompagnement individualisé sera ainsi apporté à tout demandeur d'emploi**.

➔ **La région et les départements élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun** en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité.

LA LOM : UNE NOUVELLE GOUVERNANCE

Positionnement des communautés de communes (cc) sur la compétence mobilité

Avant le 31/03/2021 :
La CC délibère pour prendre la compétence mobilité

Avant le 30/06/2021 :
Les communes membres de la CC ont 3 mois pour confirmer ce choix après notification de la délibération intercommunale

RÉGION

AOM DEPUIS LA LOI MAPTAM

- Métropoles
- Communautés urbaines
- Communautés d'agglomérations

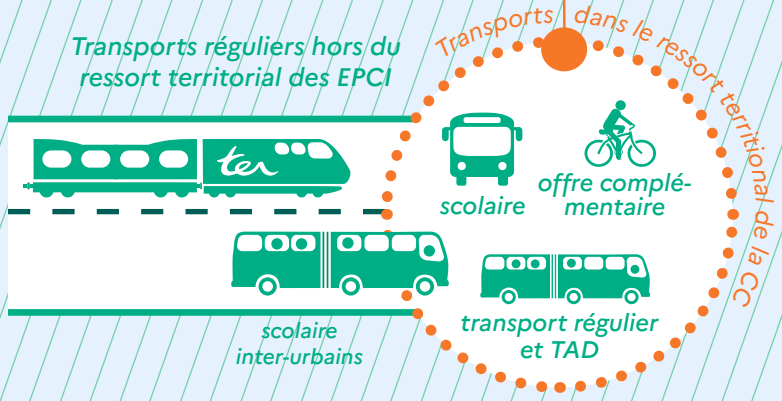
Cas n°1

LA CC NE PREND PAS LA COMPÉTENCE SUR LES MOBILITÉS,

par conséquent la région devient AOM au 01/07/2021 sur le territoire de la CC (en plus d'être AOM régionale)

- *La région organise tous les services. Elle assure notamment le transport scolaire.*
- *Pas de possibilité pour la CC d'organiser des services publics de transport et des services de mobilité (covoiturage, mobilité solidaire, autopartage, mobilité active), sauf dans le cadre d'une délégation de la Région.*

- Pas de possibilité de lever le versement mobilité
- La CC ne peut pas verser des d'aide individuelle à la mobilité
- La CC ne peut pas élaborer de plan de mobilité



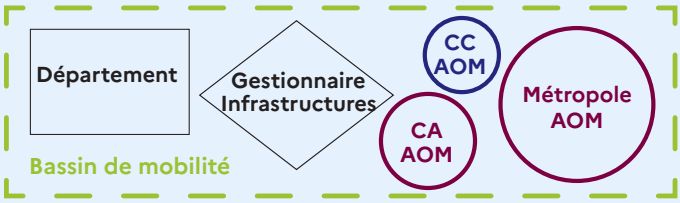
LÉGENDE :

- EPCI AOM avant la LOM
- Contract opérationel mobilité
- Région (AOM régionale) Services effectués par la Région
- CC qui ne prend pas la compétence mobilité (AOM= région)
- CC prend la compétence mobilité (CC = AOM)
- Département
- Gestionnaire d'infrastructure

LOCALE POUR LES MOBILITÉS

Mise en place d'un contrat opérationnel mobilité

sur proposition de la Région, à l'échelle du bassin de mobilité



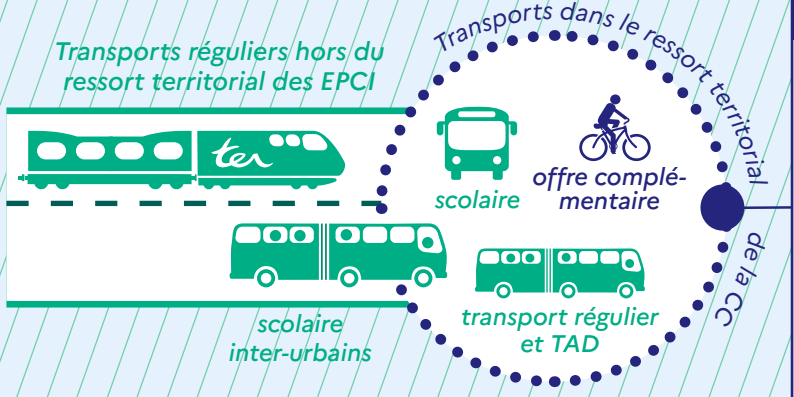
OBJECTIFS : coordination des services | maillage du territoire | mutualisation | partage d'expérience

RÉGION

Cas n°2

LA CC PREND LA COMPÉTENCE SUR LES MOBILITÉS

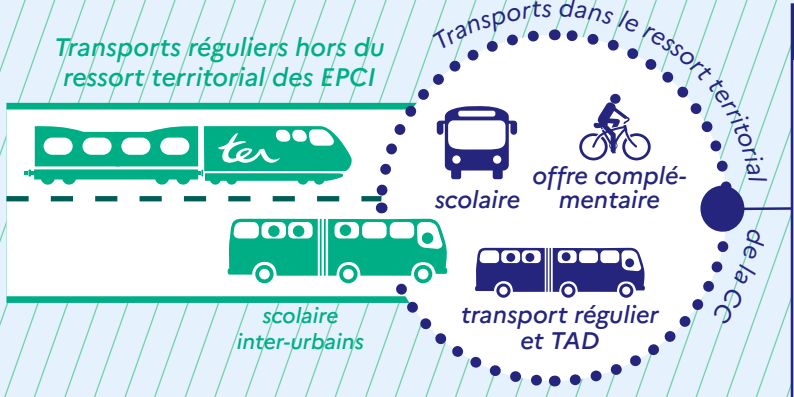
- *La CC instaure un comité des partenaires. Elle est seule compétente pour élaborer un plan de mobilité*
- *La CC peut lever le versement mobilité si elle met en place un service régulier*
- *Les services communaux de mobilité préexistants sont transférés à la CC*
- *Les services régionaux qui dépassent le ressort de la CC sont de la compétence de la région, AOM régionale*
- *Les services régionaux réguliers, transports à la demande (TAD), scolaire intégralement dans le ressort territorial continuent d'être organisés par la région (hypothèse 1) sauf demande de transfert de la CC (hypothèse 2). Cette demande peut intervenir à tout moment après la prise de compétence ou même ne jamais intervenir*



Hypothèse n°1

La CC ne demande pas le transfert des services régionaux

- La région continue d'organiser les services réguliers et de transports à la demande
- La région continue d'assurer l'organisation des services scolaires (la prise en charge des élèves n'est pas impactée)
- La CC peut mettre en place une offre de services (complémentaire de celle de la région)



Hypothèse n°2

La CC demande le transfert des services régionaux

- La CC prend une délibération pour demander le transfert
- Le transfert se fait pour tous les services organisés par la région dans un délai convenu avec elle (transfert financier)
- La région ne peut alors plus organiser des services dans le seul périmètre de la CC

LIVRÉE *STANDARD* DES CARS RÉGIONAUX

KIT DE COMMUNICATION

transports.nouvelle-aquitaine.fr

V2 - 20/05/2020

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

*La **Région** vous **transporte***

COMPOSITION DE L'HABILLAGE

L'habillage des véhicules est composé de plusieurs éléments :

Bloc signature Région + **Site internet** (uniquement en arrière de car)

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

*La **Région** vous **transporte***

*La **Région** vous **transporte***

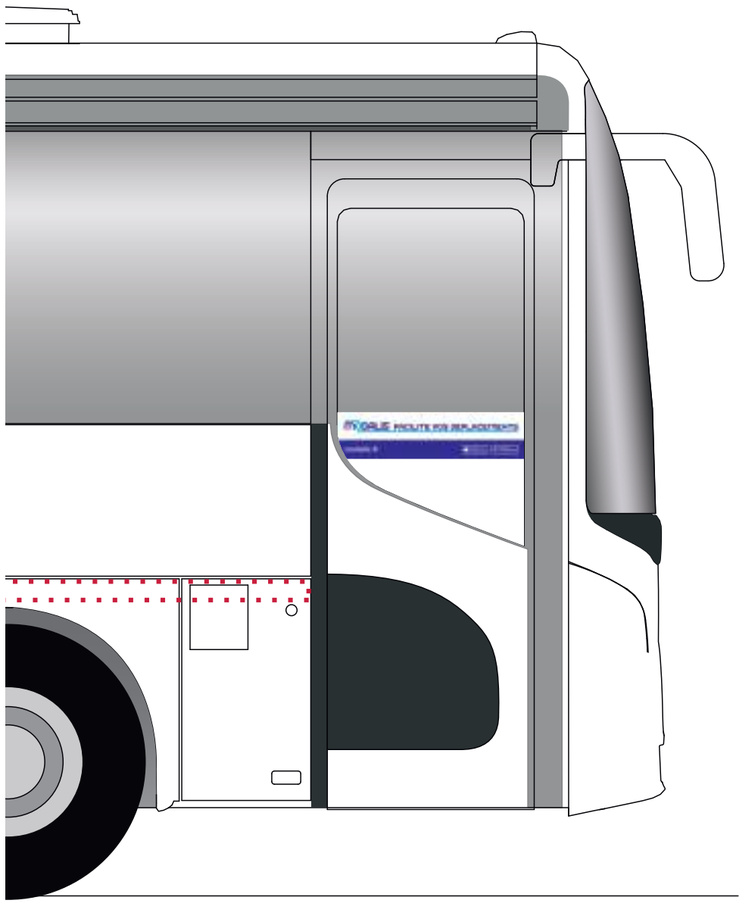
transports.nouvelle-aquitaine.fr

Éléments graphiques : la griffe

Bloc marque Modalis

POSITIONNEMENT DU LOGO MODALIS

Cette proposition est à respecter autant que possible.



Car standard

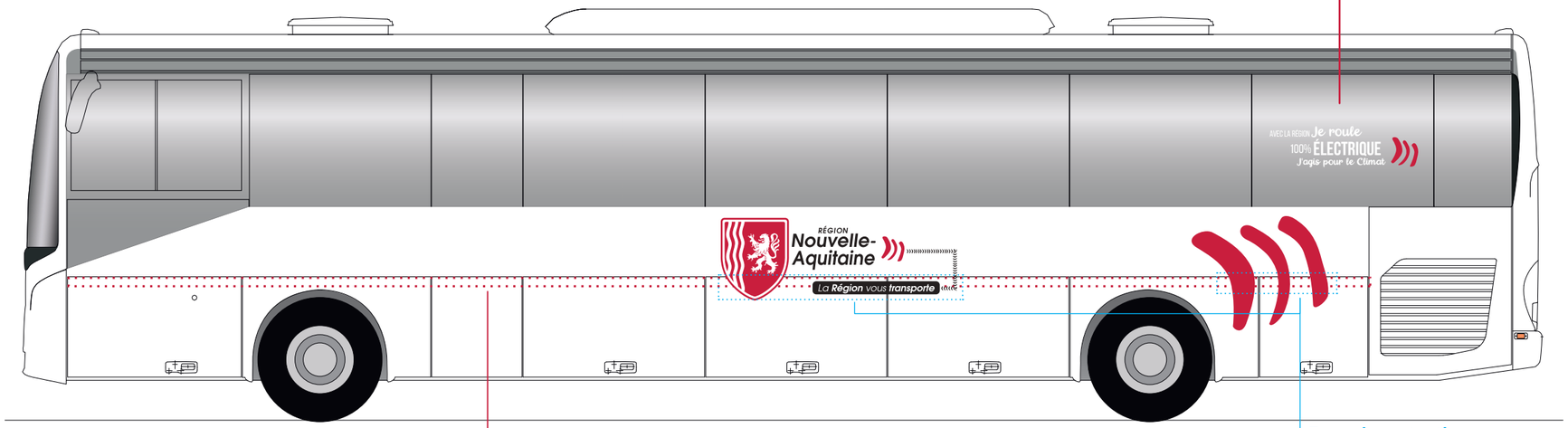
Véhicule léger

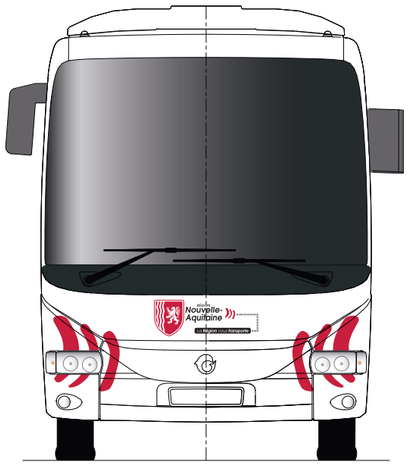
PELLICULAGE CAR STANDARD

Cette proposition est à respecter autant que possible.

+ Verdissement de la flotte

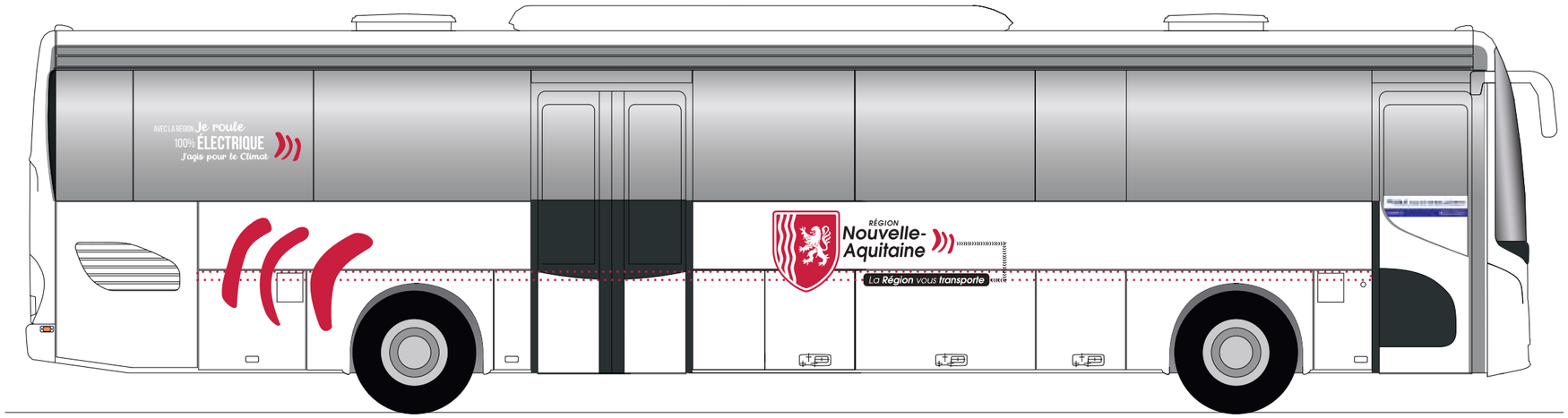
Illustration à ajouter suivant le mode de carburant vert utilisé :

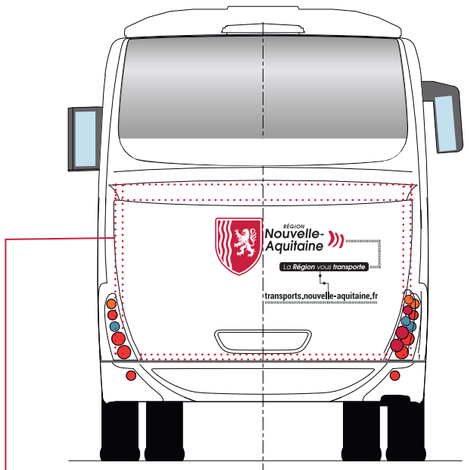




Zone de protection

Les bandes réfléchissantes blanches sont positionnées sur la partie haute des soutes.
Elles ne chevauchent ni le logo ni les éléments graphiques sur tous les modèles (fonds blanc et fonds couleurs décrits en pages 9 et 10). Respecter une zone de protection des éléments de décor.

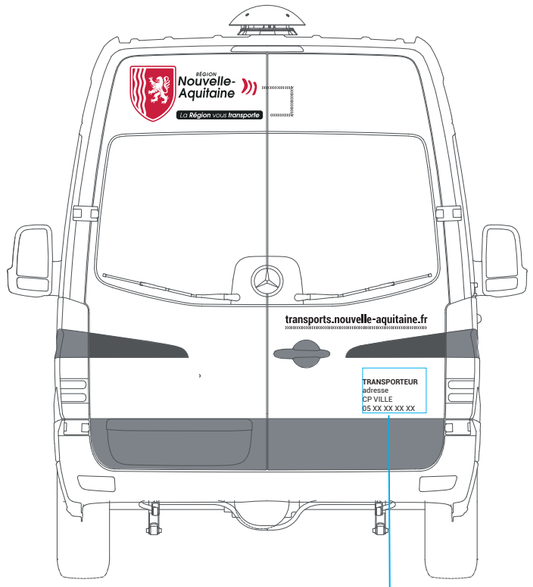




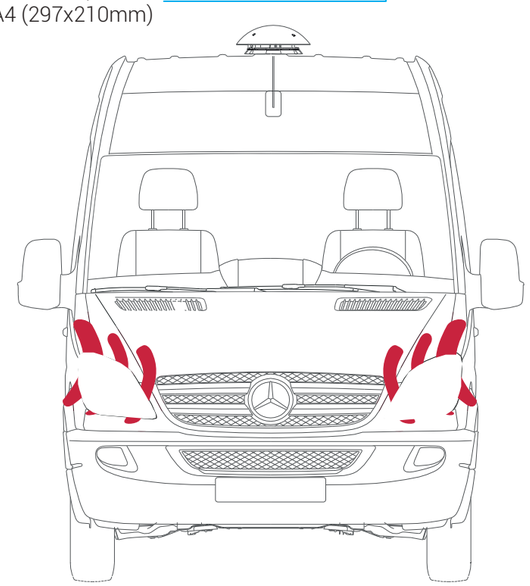
Les bandes réfléchissantes ***blanches*** sont positionnées autour du coffre

PELLICULAGE VÉHICULE LÉGER

Cette proposition est à respecter autant que possible.



Zone raison sociale transporteur
Ne pas dépasser le format A4 (297x210mm)



LIVRÉE *STANDARD* DES CARS RÉGIONAUX

transports.nouvelle-aquitaine.fr