

SOUTIEN AUX SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Délibération : N°24SP-1179 du 20/06/2024

Modifié par délibération N°25CP-138 du 28/02/2025

Direction Générale Adjointe des Mobilités

Le présent dispositif est applicable sous réserve qu'il ne fasse pas obstacle à l'application du droit européen et du droit national.

► OBJECTIFS

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et à l'issue de la phase de prise de compétence mobilité en 2021, ce sont désormais 140 des 150 EPCI du Grand Est qui sont couverts localement par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont de nombreuses communautés de communes, en milieu majoritairement rural. La Région est quant à elle AOM régionale (AOMR) et désormais aussi chef de file en matière de mobilités.

Ces communautés de communes, qui pour la plupart d'entre elles ne prélèvent pas de versement mobilité, se lancent malgré tout de plus en plus dans l'élaboration de stratégies mobilité et/ou d'actions mobilité parmi lesquelles la mise en place de transport à la demande (TAD). S'il n'est pas le seul type d'offre envisageable, le TAD, qui connaît par ailleurs un renouveau, semble particulièrement adapté au milieu rural et périurbain.

Aussi, par ce dispositif, qui s'inscrit directement dans le cadre des ambitions du pacte des ruralités, adopté le 5 avril 2024. La Région Grand Est, en ses rôles de chef de file et d'AOMR, mais aussi à des fins d'aménagement équilibré du territoire, souhaite soutenir les AOM qui en ont le plus besoin dans la mise en place d'un service public de TAD, en vue de favoriser la couverture progressive de l'ensemble du territoire régional en offres de mobilité.

Pour prétendre à un soutien régional, les services publics de TAD soutenus devront comporter un intérêt régional et s'inscrire dans le cadre des différents objectifs poursuivis par la Région (voir liste complète en annexe) :

- Répondre aux besoins des populations des territoires de moindre densité, peu ou pas desservis par des lignes régulières de transport collectif (ferroviaire ou routière) ;
- Leur offrir une solution de mobilité permettant l'accès aux services, équipements et commerces localisés dans les centre-bourgs les plus proches et autres centralités ;
- Compléter l'offre régionale FLUO (services ferroviaires, routiers réguliers et à la demande) par l'intégration ou l'articulation des services de TAD avec les réseaux de transport réguliers lorsqu'ils existent : rabattement ou diffusion vers/depuis une gare/halte, un pôle d'échange, un point d'arrêt routier, une aire de mobilité ;
- Garantir un « droit à la mobilité » qui permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public (selon les termes du Code des transports), qui plus est avec le coût grandissant du carburant ;
- Favoriser, grâce au moindre recours à la voiture, un report modal et donc un mode de déplacement collectif plus respectueux de l'environnement et par ailleurs plus inclusif ;
- Tendre vers l'harmonisation des différentes offres de TAD existantes et futures, et faire émerger progressivement une vision globale de l'offre TAD à l'échelle régionale, articulée avec le maillage territorial en centralités rurales et urbaines.

Du fait de son rôle de chef de file en matière de mobilité, la Région Grand Est souhaite faire progressivement converger et valoriser les différentes offres de TAD existantes et projetées.

Si l'objectif premier de ce dispositif est de favoriser le droit au transport et à la mobilité dans les secteurs non desservis par une offre de transport public régulière, il revêt une dimension sociale importante. En effet, les TAD restent en milieu rural majoritairement utilisés par les personnes âgées. L'ambition régionale est d'élargir ce cœur de cible pour proposer une offre TAD **ouverte à tous** et permettant de rejoindre une centralité et/ou d'assurer un rabattement vers une gare ou un point d'arrêt routier, mais aussi potentiellement en diffusion depuis une gare ou une centralité. Ces deux aspects notamment permettent de qualifier l'intérêt régional d'un service de TAD.

► BENEFICIAIRES

Sont éligibles :

- Les communautés de communes du Grand Est étant autorités organisatrices de la mobilité (ou leurs groupements lorsque la compétence mobilité a été délégué à un niveau supra-EPCI) et ne prélevant pas de versement mobilité ;
- Les communautés de communes du Grand Est n'ayant pas pris la compétence mobilité, après délégation de la compétence mobilité par la Région.

Sont exclus de ce dispositif les EPCI à compétence mobilité obligatoire, ou leurs groupements, ainsi que toutes les AOM prélevant le versement mobilité.

► PROJETS/ACTIONS ELIGIBLES

Est éligible toute action, menée par une ou plusieurs AOM ne prélevant pas de versement mobilité, consistant à la mise en place d'un **service public de transport à la demande** d'intérêt local mais qui présente également un intérêt régional (aménagement du territoire, valorisation des centralités rurales, intermodalité, etc.). L'intérêt régional du projet est analysé par les services régionaux à la lumière de la grille d'évaluation disponible en annexe 1.

La règle de desserte sera d'assurer des liaisons TAD de point d'arrêt à point d'arrêt, à la manière d'une offre régulière classique, et en aucun cas d'adresse à adresse.

Pour être éligibles, les services devront intégrer un système de desserte de point d'arrêt à point d'arrêt, parmi une liste de points d'arrêt TAD préalablement définis. Afin de faciliter l'accessibilité du service pour le plus grand nombre, et pour s'adapter au mieux aux territoires où l'habitat est le plus diffus et/ou aux besoins des personnes ayant des difficultés à se déplacer, la prise en charge ou la dépose pourra néanmoins s'effectuer à un autre point d'arrêt non identifié dans la liste, ou à défaut à une autre adresse à domicile

Les EPCI non AOM qui souhaiteraient développer une offre de TAD seront invités à prendre l'attache des services régionaux en vue de l'organisation de la délégation de la compétence mobilité.

Cas particuliers :

Conséquences de l'instauration du versement mobilité postérieurement à l'entrée en vigueur de la convention

Si un territoire éligible vient à instaurer le versement mobilité alors qu'une convention de financement est en vigueur, la participation régionale s'éteint selon les modalités suivantes :

- Si le terme de la convention est fixé dans l'année civile ayant vu l'instauration du versement mobilité, une prolongation de l'intervention régionale peut être accordée et fait l'objet d'un avenant. Cette prolongation voit une diminution, au 1^{er} janvier de l'année suivant la mise en place du versement mobilité, de la participation régionale d'1/3 par rapport à son montant de l'année écoulée, puis d'1/3 supplémentaire au 1^{er} janvier n+2, si bien qu'au 1^{er} janvier n+3 ne subsistera aucun apport de la Région ;
- Si le terme de la convention est fixé dans l'année suivant celle l'instauration du versement mobilité ou au-delà, le principe de participation dégressive de la Région énoncé précédemment débute au 1^{er} janvier de l'année n+2 par rapport à l'année civile où le versement mobilité aura été instauré. Ces dispositions font l'objet d'un avenant.

TAD actuellement cofinancé par la Région mais inéligible au futur dispositif (territoire où le versement mobilité est instauré)

La Région proposera une diminution progressive de sa participation, basée sur le montant 2024 de la subvention régionale : réduction d'1/3 à compter du 1^{er} janvier 2025 (maximum 2/3 de 40 000€), et de 2/3 au 1^{er} janvier 2026. Pour ces territoires, le soutien régional prendra donc fin au 31 décembre 2026.

Pour les TAD actuellement cofinancés par la Région, l'éligibilité au futur dispositif, outre le critère relatif au versement mobilité, dépendra du respect de l'ensemble des critères régionaux. En cas de respect, les AOM pourront migrer sur le nouveau dispositif à compter du 1^{er} janvier 2025, avec de possibles adaptations de calendrier liées au temps nécessaire à la définition des points d'arrêt notamment.

► DEPENSES ELIGIBLES

Le présent dispositif vise à financer annuellement, selon les cas, de 40% à 80% du déficit d'exploitation lié à la mise en place par le bénéficiaire d'une offre publique de TAD ouverte à tous.

Par offre ouverte à tous, il faut comprendre :

- Une offre accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), conformément à la loi du 11/02/2005 ;
- Une offre accessible sur le principe à tous les publics, sans limitation d'accès en fonction de différentes catégories (exemple : personnes non-motorisées, plus de 60 ans, etc.) ;
- Une offre ouverte aux visiteurs et non seulement aux résidents d'un territoire ;
- Une offre qui devra bénéficier à un maximum de communes.

Ne sont pas éligibles :

- Les coûts connexes à la mise en place de TAD (achat de logiciels, de services et suites logicielles, centrales de réservation, etc.) ;
- Les dépenses liées à la mise en place par les AOML de services privés de transport de type TUS (transports d'utilité sociale), organisés souvent par des associations et avec parfois le soutien des AOML, et s'adressant spécifiquement aux personnes en situation de fragilité avec des conditions d'accès particulières ;
- Les dépenses liées à la mise en place par les AOML services de transport PMR (services spécifiques mis en place à l'attention des PMR), pouvant être mis en place par les AOML et les départements ;
- Les frais de communication.

► NATURE ET MONTANT DE L'AIDE

Nature :	Subvention
Section :	Fonctionnement
Plafond aide / plancher :	40 000€ par communauté de communes
Taux de base :	40% du déficit d'exploitation annuel

Le financement de base de la Région pour un service public de TAD ouvert à tous les publics (pas de critères d'accès) et aux visiteurs (hors offres spécifiques PMR qui seraient indépendantes de l'offre TAD « tout public »), intervient comme suit :

- **40% du déficit d'exploitation** annuel de l'offre publique de TAD mis en place par la communauté de communes, ou son groupement, plafonné à 40 000€.
Le plafond est multiplié par le nombre de communautés de communes fédérées à l'échelle de l'AOM ou dans l'hypothèse de l'organisation d'un même service à l'échelle de plusieurs communautés de communes.

Ce taux d'intervention peut être complété de bonifications :

1. Bonification « ruralité » de 30%

Dès lors que l'EPCI est considéré comme rural autonome ou périurbain, au sens de l'INSEE.

2. Bonification "grand territoire" de 10%

Dès lors que l'offre publique de TAD est l'organisée à l'échelle de plusieurs EPCI, dans le cadre d'un PETR-AOM ou d'un regroupement d'EPCI-AOM (indépendamment des services TAD inter-ressort dont l'organisation ne relèveraient que d'une seule AOM).

Dans le cas des nouveaux TAD initiés par des communautés de communes, la réalisation d'une étude préalable de potentiel et d'opportunité, soit indépendante, soit intégrée dans une étude globale (ex. : plan de mobilité simplifié) doit être réalisée. L'aide en faveur du TAD sera alors conditionnée par les résultats de cette étude.

Les AOM peuvent bénéficier d'une aide à la réalisation de cette étude au titre du dispositif de soutien aux études de mobilités.

► MODALITES DE DEMANDE D'AIDE

La prise de contact avec les services régionaux, ainsi que l'ensemble des pièces demandées sont à adresser à l'adresse : dispositif.tad@grandest.fr

Pièces demandées	
Socle commun aux services de TAD existants et nouveaux services de TAD	A transmettre en <u>complément</u> s'il s'agit d'un nouveau service de TAD
- Courrier d'intention comprenant un descriptif synthétique du projet (offre et plan de financement) et l'indication de la sollicitation du dispositif régional - Descriptif détaillé du projet : offre cible, composantes et descriptif permettant d'apprécier l'intérêt régional du service - Projet de cahier des charges - Estimation du coût du projet pour la durée de marché prévue, année par année ; plan de financement et, si disponible, devis	- Compte-rendu de l'étude d'opportunité

Le bénéficiaire aura, préalablement à la mise en place de l'offre publique de TAD et suffisamment en amont, veillé à associer les services de la Région en phase technique (définition du service).

L'instruction ne débute que si le dossier est complet.

En complément de ces éléments fournis par le demandeur, la Région se réserve le droit de demander des pièces complémentaires.

► ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le soutien financier de la Région Grand Est dans tout support de communication relatif au service public de TAD mis en place par la communauté de communes.

Pour faire apparaître le logo de la Région Grand Est sur vos supports de communication – numériques ou papier, il convient de télécharger le logo dans ses différents formats ainsi que sa charte d'utilisation : <https://www.grandest.fr/fonctionnement-de-la-region/identite-graphique>

Le bénéficiaire s'engage également à informer dans les meilleurs délais la région Grand Est de toute modification liée au projet et à son financement (ex. : nouveau cofinancement du service).

Le bénéficiaire s'engage à transmettre à la Région et à l'exploitant du système d'information multimodale (SIM) l'ensemble des données permettant d'intégrer l'offre TAD dans le système d'information multimodale FLUO Grand est.

► MODALITES DE VERSEMENT DE L'AIDE

Une demande écrite du Bénéficiaire sera adressée à la Région pour solliciter le versement de la contribution de l'année N-1 avant le 30 octobre de l'année N.

Le versement de la participation sera réalisé en une seule fois avant le 15 novembre de chaque année sur production des documents détaillés ci-dessous.

Le cas échéant et si la convention conclue le prévoit effectivement, le Bénéficiaire peut solliciter le versement de la subvention à l'issue de chaque semestre, avant le 30 septembre de l'année N pour le 1er semestre de l'année N et avant le 31 mars de l'année N+1 pour le dernier semestre de l'année N-1. Dans cette hypothèse, le versement sera réalisé à l'issue de chaque semestre, avant le 30 juin et avant le 30 novembre de chaque année.

En tout cas, le versement intervient sur production des documents détaillés ci-dessous :

1. Le bilan détaillé des prestations réalisées à l'issue de chaque semestre ou de l'année N-1, selon les stipulations contractuelles. Il devra contenir un bilan détaillé de l'exploitation des services, tel que figurant en annexe 2
2. Une certification par le comptable public des dépenses engagées pour le service public de TAD, s'appuyant pour les régies sur le tableau-type des dépenses et recettes, tel que joint en annexe 2
3. Un bilan d'évaluation qualitative de la prestation
4. Le relevé d'identité bancaire libellé au nom du Bénéficiaire, où interviendra le règlement de la participation régionale

Les justificatifs devront être transmis par mail, à l'adresse électronique suivante : dispositif.tad@grandest.fr

► SUIVI - CONTROLE

Le bénéficiaire s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la mise en place d'une offre publique de TAD conforme aux attentes et exigences régionales.

L'utilisation de l'aide octroyée pourra faire l'objet d'un contrôle portant en particulier sur la réalisation effective des services et le respect des engagements du bénéficiaire.

► DISPOSITIONS GENERALES

- Il est rappelé que l'attribution d'une subvention ne saurait constituer un droit pour les autorités organisatrices de la mobilité, quand bien même leur projet remplirait les conditions fixées pour l'obtenir, le Conseil Régional conservant un pouvoir d'appréciation discrétionnaire ;
- L'aide régionale ne peut être considérée comme acquise qu'à compter de la notification au bénéficiaire de la décision d'attribution, sous réserve du respect par ce dernier des conditions mises à son octroi.

ANNEXE 1 – Grille d'évaluation de l'intérêt régional

Grille d'évaluation de l'intérêt régional en matière d'offre de transport public régulier et à la demande (à proposer comme base de discussions aux CC-AOM ou PETR-AOM)
Intérêt régional stricto-sensu (rattachement à la compétence mobilité)
Offre assurant une liaison inter ressort territorial (sortante, pénétrante, traversante)
Intérêt régional réel au regard des enjeux du <u>SRADDET</u> et du pacte régional des ruralités
Offre permettant une meilleure égalité d'accès à l'offre de services, de santé, sportive et culturelle (dont maisons France services, maisons de santé, MILO, etc.)
Offre permettant de consolider l'armature urbaine / le maillage et les centralités du territoire régional, rurales en premier lieu (193 au total dont 139 rurales)
Offre permettant d'assurer un maillage territorial fin, avec l'ensemble des communes desservies (sauf cas particuliers ou situation dûment justifiée)
Offre permettant de "désenclaver" les territoires les plus éloignées des centralités
Offre répondant à quelques objectifs-clefs du SRADDET (maillage, intermodalité, cohérence/articulation avec l'offre interurbaine...)
Offre permettant de rejoindre les sites ou pôles touristiques majeurs du territoire (depuis le territoire mais surtout depuis l'extérieur du territoire)
Offre résultant de coopérations et/ou constituant une forme d'expérimentation
Intérêt régional réel au regard du <u>chef de filât</u> de la Région en matière de mobilité et d'intermodalité (L. 1111-9 du CGCT)
Offre s'inscrivant en cohérence avec les modalités d'actions communes définies pilotées par la Région (en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil)
Offre s'inscrivant en cohérence avec le maillage existant de pôles d'échanges multimodaux ou aires de mobilité existants sur le territoire (liaisons vers/depuis ces pôles ou aires)
Volonté de faire émerger des offres de mobilités adaptées et coordonnées, sur l'ensemble du territoire régional, et particulièrement dans les zones considérées comme blanches
Offre contribuant au gommage des effets frontières pour l'usager, notamment inter-EPCI-AOM et/ou cohérente vis-à-vis du bassin de mobilité concerné
Offre de TAD pleinement intégrée au SIM FLUO Grand Est (ou engagement à le faire): calculateur et centrale d'appel FLUO
Intérêt régional réel au regard du rôle d'<u>AOMR</u> (L.1231-3 du code des transports)
Offre organisée en cohérence avec l'offre de services réguliers de transport public de personnes, lorsqu'elle existe (offre de transport public interurbaine et/ou urbaine), pour une meilleure cohésion territoriale
Offre adaptée à un public le plus large possible, en incluant pleinement les publics "fragiles", et les PMR-PSH, pour une meilleure cohésion sociale
Permettre le rabattement <u>et la diffusion</u> vers/depuis une gare/halte ferroviaire, un pôle d'échange ou une aire de mobilité, lorsqu'ils existent
Fréquence de desserte de l'offre suffisamment développée et attractive (possibilité d'au moins 2 ou 3 A/R par semaine?)
Offre réfléchie en complémentarité avec les éventuels services privés de transport existant sur le territoire (TUS...)
Offre réfléchie en complémentarité avec les autres offres de mobilité existantes ou envisagées: TUS et assimilés, lignes de covoiturage, etc., ou existence d'un PDMS, SD vélo ou autres études mobilité

ANNEXE 2 - Bilan financier annuel (et semestriel intermédiaire) et suivi statistique de l'offre TAD co-financée

Cadre général - Informations sur l'EPCI-AOM bénéficiaire
Autorité Organisatrice de la Mobilité bénéficiaire
Nom commercial du service public de TAD
Exploitant(s) du service public de TAD (ou régie)
Échéance de la convention entre l'AOM et l'exploitant (hors régie)
Période couverte et échéance de la convention de financement et de partenariat AOM-Région
Nombre de communes de l'AOM desservies (/nombre de communes total de l'AOM)

Bilan financier annuel (ou semestriel pour le bilan intermédiaire)
Année de fonctionnement
Dépenses totales de fonctionnement TTC (1)
Recettes commerciales TTC (1)
Déficit restant à la charge de l'AOM TTC (1)
Participation financière de la Région Grand Est (2)
Montant, le cas échéant, des autres subventions

Statistiques et fréquentation annuelle (ou semestrielles pour le bilan intermédiaire)
Année de fonctionnement
Nombre de voyages total (3)
Dont voyages entre deux communes de l'AOM
Dont voyages vers/depuis une autre communauté de communes
Dont voyages au sein d'une même commune (indiquer les communes en question)
Dont voyages vers/depuis une gare ferroviaire, intra et extraressort (intermodalité supposée)

Commentaires (évolution de la fréquentation, modifications de l'offre, des tarifs, etc.)

(1) Fournir les justificatifs

(2) XX% du déficit d'exploitation plafonné à 40 000 euros par an

(3) 1 voyage = 1 trajet pour 1 personne

Ce bilan annuel sera également demandé à l'issue de chaque semestre et servira de base de discussion pour la réunion de suivi semestrielle entre l'AOM et les services de la Région.