

Groupes de questions formulées pendant le webinaire ou en amont

L'aspect sécable ou non de la compétence et la répartition des compétences

La compétence est « non sécable », ce qui signifie que **l'autorité organisatrice de la mobilité est automatiquement compétente pour l'organisation de l'ensemble des services de mobilité** listés à l'article L1231-1-1 du code des transports, à savoir : services réguliers ou à la demande de transport public, services de transport scolaire, services relatifs aux modes actifs, services relatifs à l'usage partagé des véhicules et services de transport solidaire. L'AOM peut également offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité, mettre en place un service de conseil en mobilité ou organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine.

En revanche, **l'AOM n'a aucune obligation de mettre en place des services pour lesquels elle est compétente**. L'AOM l'exerce « à la carte » en choisissant de mettre en place les services adaptés aux besoins des habitants. Elle peut par exemple décider, d'organiser uniquement une ligne de transport à la demande, un service d'autopartage et de soutenir une agence des mobilités, et de ne pas organiser de ligne de bus régulière. Sa seule obligation réside en la création et en la consultation d'un comité des partenaires (art. L. 1231-5 du code des transports).

D'après la loi, **la Région reste quant à elle en charge des services interurbains**. En Pays de la Loire, la Région propose par ailleurs d'organiser, en accord avec l'EPCI, y compris les services des lignes de transport incluses dans le ressort territorial de l'EPCI compétent. Elle propose globalement, pour faciliter la coordination des lignes, que l'EPCI compétent lui laisse l'organisation de l'ensemble des lignes de transport de son ressort territorial : cars interurbains et scolaires notamment.

Les limites des bassins de mobilités en Pays de la Loire

Une carte de préfiguration des bassins de mobilité a été adoptée par la Région en juillet 2020 (carte page suivante), mais ces périmètres n'ont pas été arrêtés définitivement et peuvent donc encore faire l'objet de discussions. La carte sert de base aux premières réunions de la Région avec les collectivités. A noter que lors de la définition des bassins de mobilité en Pays de la Loire, l'attention est portée sur les différents types de périmètres existants (Pays, GAL, CLEFOP, etc.). Cela concerne cependant une dizaine de types de découpages différents, et il n'est ainsi pas possible de faire coïncider parfaitement l'ensemble avec les bassins de mobilités, qui doivent évidemment respecter au préalable le découpage en EPCI, et dont l'enjeu est également d'avoir une échelle cohérente avec l'objectif de bonne coordination sur les mobilités.

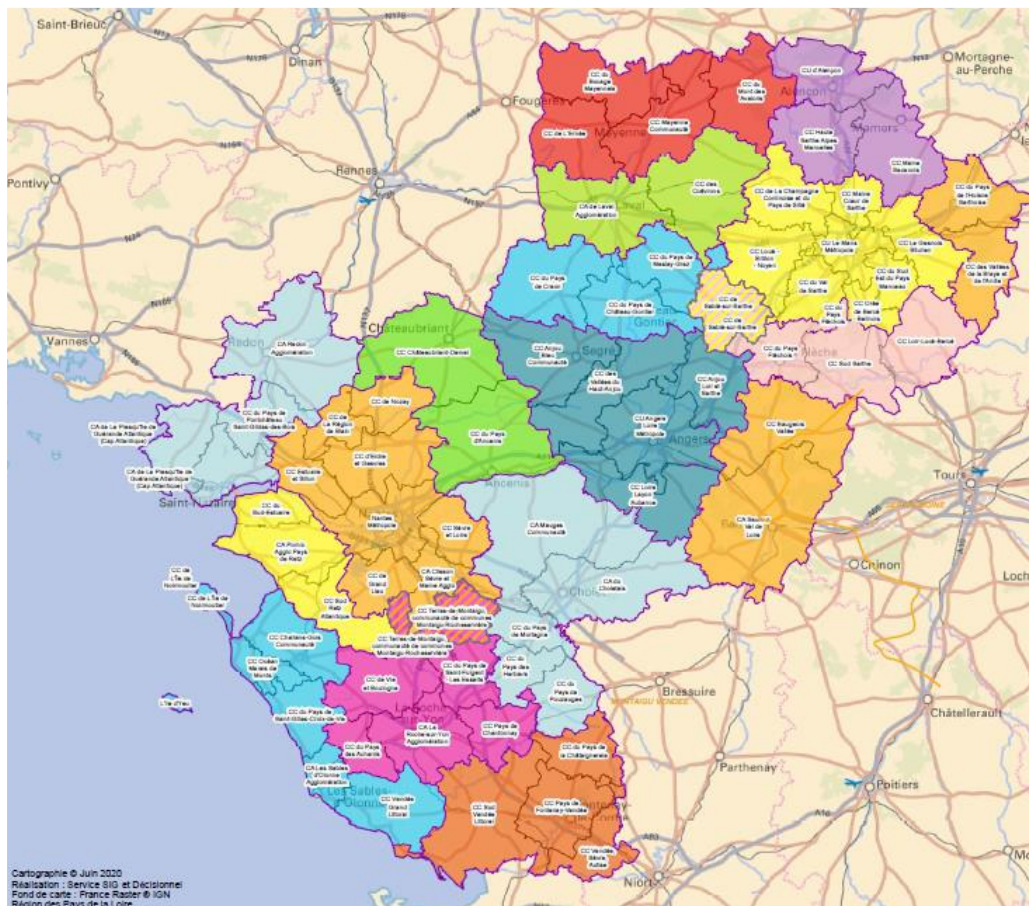


Figure 1 Carte de préfiguration des bassins de mobilité - juillet 2020

Articulation de la gouvernance sur les territoires pour coordonner l'action à différentes échelles et que les stratégies mobilités puissent dépasser de manière cohérente les limites territoriales : **comité des partenaires, bassin de mobilité, contrat opérationnel de mobilités**

Comité des partenaires

Le territoire qui prend la compétence AOM pilote un comité des partenaires. Cette instance de réflexion, qui permet de mettre en débat la politique de mobilité, est de construction participative. L'AOM y associe les représentants d'employeurs et d'associations d'habitants/usagers, mais également tout acteur qu'elle estime utile d'associer à la définition de sa politique de mobilité. A titre d'exemple, les acteurs en charge d'un pôle générateur de déplacements (hôpital, collège, zone d'activité) peuvent être associés dans le but de prendre en compte les besoins de mobilité que ce pôle génère dans l'organisation des services proposés par l'AOM.

Bassin de mobilité

C'est ensuite l'intérêt du bassin que de permettre de penser l'organisation des mobilités à l'échelle de pratiques de déplacement qui peuvent dépasser les limites administratives des AOM. En confiant à la région la définition de la cartographie des bassins de mobilité, l'objectif poursuivi est de donner corps à son chef de file en matière d'intermodalité via la définition d'une stratégie de mobilité « à la bonne échelle », au regard des besoins de mobilité réellement observés. Concrètement, le bassin de mobilité est le périmètre sur lequel est élaboré :

- Le contrat opérationnel de mobilité,
 - Le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire piloté par la Région et le Département.
- Rien n'interdit un EPCI d'appartenir à plusieurs bassins de mobilité, même s'il peut paraître plus lisible d'avoir des périmètres de bassin de mobilité exclusif, et que certains EPCI soient associés à plusieurs contrats opérationnels.

Contrat opérationnel de mobilité

Le contrat opérationnel de mobilité permet alors d'améliorer la coopération à l'échelle du bassin de mobilité. Il est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité, selon les besoins locaux. Il est conclu par la Région, avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. Sont obligatoirement au contrat :

- les AOM,
- les syndicats mixtes dit « SRU »,
- les départements,
- les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux.

Le contrat peut également associer, selon les spécificités du territoire sur lequel il est conclu, les EPCI, une Région limitrophe ou tout autre partenaire (opérateur de transport, commune, ...).

Le contrat porte notamment sur la coordination des acteurs et des actions communes sur :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien.

Il y a un enjeu important en matière d'ingénierie notamment pour accompagner les nouvelles AOM. Aussi, le contrat traite notamment :

- du recensement et de la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- de l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les AOM.

Enfin, le contrat définit les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités (ex : aire de covoiturage, service d'autopartage, arrêt de transport en commun, voie réservée, parking relais, infrastructures cyclables, bornes de recharge...)

Le contrat détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle. Chaque AOM et AOM régionale rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat à son propre comité des partenaires.

Le contrat peut prévoir des engagements financiers mais n'a pas vocation à se substituer à des démarches de contractualisation financière, le contrat ayant comme objectif une coordination opérationnelle. Juridiquement, le contrat n'est pas un document de planification qui viendrait s'imposer au document d'urbanisme.

Deux ou plusieurs AOM voisines l'une de l'autre souhaitent collaborer, comment peuvent-elle s'y prendre?

Différents niveaux de coopération existent avec des degrés plus ou moins souples d'intégration.

- Le contrat opérationnel de mobilité, conclu entre les AOM appartenant à un même bassin de mobilité avec la Région, les syndicats mixtes SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux, va conduire à systématiser les collaborations sur un territoire.
- Les AOM peuvent organiser une ligne de transport par délégation de la région.
- Elles peuvent également choisir de confier l'organisation d'un service à un syndicat mixte SRU dont elles seraient membres. Le syndicat mixte SRU assurera ainsi l'organisation de ces services, en plus de sa mission de coordination des services de ses AOM membres.
- Elles peuvent enfin transférer leur compétence d'AOM respective à un syndicat mixte qui deviendra alors AOM et organisera les services sur son périmètre.

L'impact financier de la compétence sur les collectivités

L'idée générale est que de nombreux dispositifs financiers et d'aide existent pour que les collectivités puissent financer les services qu'elles mettent en place (pour les dispositifs de financement, le site France Mobilités propose une cartographie : <https://aides.francemobilites.fr/>).

Si la collectivité met en place un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus par exemple), le plus coûteux, elle peut mobiliser le Versement Mobilités, et l'utiliser pour financer ensuite tout investissement et fonctionnement de n'importe quel service ou action de mobilité, ou partie d'infrastructure associée à leur mise en oeuvre (site propre, piste cyclable, aire de covoiturage, plate-forme de covoiturage, garage solidaire...)¹.

En dehors des services de transport régulier, les autres services mobilités, moins coûteux, peuvent faire également appel aux nombreux leviers qui existent en dehors du versement mobilités : différentes dotations et aides, appels à projets, tarification, impôt du contribuable, mutualisations, appui d'ingénierie tel que la Cellule régionale France Mobilités le propose (rappelons qu'elle peut être sollicitée via sa boîte mail paysdelaloire@francemobilites.fr), etc.

De manière globale la question relève donc de choix politiques. S'il s'agit de donner un ordre de grandeur moyen, une fourchette de 15 à 30 euros annuels par habitant peut être évoquée pour le coût des services mobilités autres que le transport régulier, mais il va de soi que cela dépend du territoire qui estime l'ambition à se donner en termes de mobilité compte tenu des différents paramètres.

Le Versement Mobilité

L'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (ligne de bus par exemple) et à l'exception des services de transport scolaire. Cette condition préalable est légitimée par le coût de mise en place d'un tel service.

C'est l'AOM, à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale par substitution, qui peut instaurer le versement mobilité sur son ressort territorial. Elle fixe alors le taux unique qui s'appliquera aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble de son ressort territorial. Pour un syndicat mixte AOM, un taux différencié par EPCI composant le syndicat mixte est possible, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI. C'est également possible pour le versement mobilité additionnel levé par un syndicat mixte de transport dit SRU².

Le taux ne pourra pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi et l'AOM doit délibérer pour le mettre en oeuvre. Cette délibération énumère les services mobilité mis en place ou prévus, qui justifient le taux. Elle doit identifier le type de services qui pourraient justifier un taux plus élevé (site propre, infrastructure de transport pour un service routier ou guidé...). Le comité des partenaires doit être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de VM.

Dans une communauté de communes qui ne se serait pas vue transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1er juillet 2021 et en informe la Région qui est devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes. Si la commune prélevait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire dans les mêmes règles qu'une AOM.

¹ Pour plus d'informations sur le versement mobilité, se référer au paragraphe suivant ou à la Foire aux questions LOM France Mobilités : www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq

² Pour plus d'informations, se référer à la Foire aux questions LOM France Mobilités : www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq

La possibilité de **couplage financier**

La Région Pays de la Loire cofinance actuellement des services de transport à la demande avec des collectivités, des services hérités des conseils départementaux. Il n'y a aucun problème à ce que ces fonctionnements soient maintenus, au contraire, et la Région a d'ailleurs pour ambition d'étendre les services de transport à la demande sur le territoire sur toute la région. Ce type de fonctionnement pourra être pris en compte dans le cadre des contrats opérationnels de mobilités, qui constituent également une opportunité d'évolution en accord avec les EPCI. Notamment d'autres cofinancements pourront être envisagés si l'EPCI souhaite compléter le service proposé par la Région (ajout de créneaux).

Processus et calendrier, et notamment question de la « seconde chance » :

La date limite du 31 mars 2021 est fixée pour la délibération sur la prise de compétence. A ce moment-là, l'EPCI ne sera pas nécessairement en mesure de lister l'ensemble des services qu'il compte mettre en place, puisque la prise de compétence sera probablement l'occasion pour lui d'approfondir cette réflexion. La délibération n'est donc pas le lieu de préciser les différents champs opérationnels, mais simplement de motiver de façon plus globale la raison de la prise de compétence.

Dans le sens « puis-je une fois la compétence prise au 31 mars 2021 faire machine arrière pour la redonner à la Région ? », la prise de compétence est définitive et ce n'est donc pas possible. Dans le sens « puis-je, si au 31 mars 2021 j'ai décidé de ne pas prendre la compétence, avoir une seconde chance ultérieurement pour la prendre ? », la LOM prévoit quelques cas qui peuvent justifier une possible délibération de prise de compétence :

- si le périmètre de l'EPCI évolue en fusionnant avec un autre EPCI ;
- via un syndicat de mobilité créé entre plusieurs EPCI, amenant également, par l'adhésion, un nouveau territoire mutualisé.

Informations données dans le fil de discussion

Etude Région sur les flux scolaires et domicile-travail

Jérémy Sourty, Région Pays de la Loire :

« la Région dispose d'une étude des flux scolaires et domicile/travail à l'échelle de 50 secteurs d'analyse recouvrant le territoire régional. Ces éléments ont été transmis l'année dernière aux EPCI, je peux les transmettre à nouveau si besoin. »

Appuis donnés par la Cellule France Mobilités Pays de la Loire

« sur la question des dispositifs de financement, le site France Mobilités propose une cartographie : <https://aides.francemobilites.fr/> »

« le mail de la Cellule : paysdelaloire@francemobilites.fr »

Fiches Cerema pour accompagner les territoires sur la prise de compétence

2 fiches du Cerema sorties pour accompagner les territoires sur la prise de compétence :
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-transports-point-serie-fiches>

Journées thématiques de la Banque des territoires à venir sur le sujet

Territoires Conseils (Banque des Territoire) organise à l'automne 2 journées thématiques « mobilité dans les territoires peu denses » axée sur la prise de compétence Mobilités à l'attention des communautés de communes :

-15 octobre en webconférence de 14h à 16h : les inscriptions sont ouvertes :
<https://www.banquedesterritoires.fr/mobilite-en-territoires-peu-denses-0>

-10 décembre, pour information et réserver la date :
<https://www.banquedesterritoires.fr/mobilite-en-territoires-peu-denses-2>.

La première porte sur les contours, la seconde davantage sur « les conditions de mise en place de projets de mobilité durable et inclusive répondant aux besoins des habitants des territoires ruraux et péri-urbains » et pourrait prendre la forme d'ateliers (en réflexion).

Coordonnées des différents orateurs

Damien Courbe, Cerema : damien.courbe@cerema.fr

Bertrand Depigny, Cerema : bertrand.depigny@cerema.fr

Antoine Doucet, Région Pays de la Loire : antoine.doucet@paysdelaloire.fr

Jérémy Sourty, Région Pays de la Loire : jeremie.sourty@paysdelaloire.fr