



Webinaire régional Auvergne-Rhône-Alpes « La compétence d'organisation de la mobilité : Mode d'emploi » du 15 octobre 2020

Foire aux questions

Ce document récapitule les réponses aux questions formulées lors du webinaire régional « La LOM en Bourgogne-Franche-Comté » organisé par le CNFPT, la cellule régionale France Mobilités et la Fédération nationale des SCoT le 15 octobre 2020.

Les réponses ont été apportées par la Cellule régionale France Mobilités en Auvergne-Rhône-Alpes, le Cerema et les services du Ministère en charge des transports.

Sommaire de la foire aux questions_Toc64639063

La prise de compétence mobilité	2
Le contenu de la compétence mobilité	3
Le transfert de la compétence mobilité à un syndicat mixte	5
Le devenir des services existants si la région devient AOM locale	7
L'exercice de la compétence par la communauté de communes AOM	8
Le transport scolaire	11
Le transfert des services organisés par la région sur le ressort territorial de l'AOM	11
Les délégations de services	12
Le comité des partenaires	13
Le financement et le versement mobilité	14
Les bassins de mobilité	16
Le Plan de mobilité	16
Le Plan de mobilité simplifié	17

Ressources complémentaires

[Centre de ressources](#) et [foire aux questions](#) sur la LOM sur la plateforme France Mobilités

Cartographie des [dispositifs de financement des projets de mobilité](#)

Fiche Cerema [Mode d'emploi pour la prise de compétence mobilité dans les territoires peu denses](#)

Adresse de contact de la [cellule régionale France Mobilités](#)



La prise de compétence mobilité

Confirmez-vous que la prise de compétence mobilité n'est pas sécable et qu'elle concerne obligatoirement l'ensemble de la compétence ?

Effectivement, la compétence mobilité est une compétence globale qui n'est pas « sécable ». Cela 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 L. 1231-1-1 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, organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, contribuer au développement des modes actifs ou partagés.

En revanche, l'AOM n'a aucune obligation de mettre en place des services pour lesquels elle est compétente. L'AOM exerce sa compétence « à la carte » en choisissant de mettre en place les services adaptés aux besoins des habitants. Elle peut par exemple décider de ne pas organiser de ligne de bus régulière.

Est-il possible pour l'AOM locale de ne conserver que la compétence transports scolaires ?

Non (voir la réponse précédente). La compétence mobilité n'est pas sécable et l'autorité organisatrice de la mobilité est automatiquement compétente pour l'organisation de l'ensemble des services de mobilité listés à l'article L. 1231-1-1 du code des transports. Toutefois, il faut distinguer la notion de compétence et celle d'exercice effectif de la compétence. Si l'AOM est compétente pour tous les services énumérés par la loi, elle choisit les services qu'elle veut mettre en place et peut par exemple décider de ne mettre en place que des services de transport scolaire. A noter cependant que si elle veut lever du versement mobilité, la communauté de communes AOM devra mettre en place un service régulier (art. L. 2333-66 du CGCT).

Que devra comporter la délibération de prise de compétence ?

Il n'existe pas de modèle type de délibération. Celle-ci devra cependant préciser la prise de la compétence d'organisation la mobilité en vertu des articles L. 1231-1 et L. 1231-1 -1 du code des transports dans leur rédaction issue de l'article 8 de la n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. L'Assemblée des communautés de France (AdCF) a à cet égard élaboré un modèle de délibération sur lequel il peut être utile de s'appuyer.

La collectivité qui veut devenir AOM n'a pas d'obligation de préciser dans sa délibération de prise de compétence les services qu'elle souhaite organiser.

Pourquoi le législateur a-t-il figé les choses dans le temps en rendant impossible la prise de compétence d'une Communauté de communes après juillet 2021 ?

L'échéance fixée au 1er juillet 2021 pour la prise de la compétence mobilité par la communauté de communes (ou par défaut par la Région) correspond à la volonté du législateur de résorber rapidement les « zones blanches de la mobilité » et de couvrir l'ensemble du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité locale clairement identifiée.

Toutefois, il restera possible pour une communauté de communes de se saisir de la compétence mobilité après le 1er juillet 2021 dans les deux situations suivantes :

- Si la communauté de communes envisage d'exercer la compétence dans le cadre d'un syndicat mixte qui dépasse son périmètre et auquel elle prévoit de transférer la compétence. Il peut s'agir d'un transfert par exemple à un nouveau syndicat mixte créé entre plusieurs communes de communes ou de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant.
- En cas de fusion avec une autre communauté de communes, y compris en cas de scission (par exemple une communauté de communes qui se scinde en deux pour rejoindre deux communautés de communes différentes).

Un syndicat mixte porteur de SCoT peut-il être partenaire de plusieurs AOM si plusieurs de ses EPCI ont pris la compétence ?

En effet, un syndicat mixte porteur de SCoT qui regroupe plusieurs EPCI peut recouvrir plusieurs AOM.

Faut-il être AOM pour pouvoir être actionnaire d'une SPL existante sur l'agglomération voisine ?

Tout dépend de l'objet social de la SPL. Il n'est pas possible d'être actionnaire d'une SPL sans avoir d'intersection entre ses compétences et l'objet social de cette SPL. En revanche, il est possible d'être actionnaire d'une SPL en ayant des compétences qui ne recoupent qu'une partie des domaines couverts par l'objet social de la SPL.

Le contenu de la compétence mobilité

Est-ce que les mobilités actives (aménagement de pistes cyclables notamment) font partie de la compétence mobilité ?

En matière de mobilités actives, la compétence mobilité concerne l'organisation de services de mobilités actives (service de location de vélos...) et la contribution au développement des mobilités actives (subventionnement de piste cyclables...).

L'aménagement de pistes cyclables relève de la compétence voirie des communes, de l'intercommunalité, du département ou de l'Etat suivant le type de voie. Ces deux compétences voirie et organisation de la mobilité sont indépendantes. Toutefois, les interventions en matière d'aménagement de pistes cyclables devront se faire en cohérence avec l'AOM et la Région qui définissent à leurs échelles une politique de mobilité sur le territoire.

Certains services spécifiques en lien avec les questions de mobilité font l'objet d'une compétence spécifique au CGCT (par exemple la recharge de véhicules électriques, prévue à l'article L. 2224-37 du CGCT). Quelles articulations existent ou sont prévues entre ces compétences ?

Il s'agit de deux compétences indépendantes. Il n'existe pas d'articulation dans la loi. A noter toutefois que le contenu du Plan de Mobilité est renforcé sur certains champs, et notamment en matière de mobilité électrique. Le Plan de Mobilité ainsi peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE) lorsque les communes ont transféré à l'AOM la compétence correspondante. Ceci doit permettre de garantir que le développement d'une offre de recharge contribue effectivement à une politique de mobilité globalement vertueuse et durable.

Est-ce que les transports « touristiques » entrent dans le champ de la compétence mobilité ?

Cela dépend de ce que l'on entend par « transport touristique », cette catégorie de service n'étant pas définie au code des transports. Si ces services correspondent à la définition des services occasionnels publics (voir ci-après), ils n'entrent pas dans la compétence mobilité.

L'AOM est en effet compétente pour organiser, sur son ressort territorial :

- Les services réguliers de transport public de personnes (services collectifs offerts à la place, dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance).
- Les services à la demande de transport public de personnes (services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance).
- Les services de transport scolaire (voir paragraphe « Le transport scolaire »).

L'AOM n'est en revanche pas compétente pour organiser :

- Les services de transport public de personnes réguliers, à la demande ou scolaires qui dépassent du ressort territorial de l'AOM : ces services dépendent de l'AOM régionale ou sont libéralisés (services librement organisés dans le respect de règles de non-concurrence avec les services réguliers existants pour les liaisons inférieures à 100 kms, services internationaux)
- Les services occasionnels de transport public de personnes (services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes d'au moins deux personnes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même) : ces services sont libéralisés.
- Les services privés de transport (services organisés à titre gratuit par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres).
- Les transports publics particuliers (taxis, voitures de transport avec chauffeur, véhicules motorisés à 2 ou 3 roues de type moto-taxis).

Aujourd'hui certains services de transport considérés localement comme « touristiques » deviennent de plus en plus semblables à des services de transport urbains, et fonctionnent parfois en dehors des saisons touristiques (navettes skibus, liaisons bus entre communes supports de stations touristiques...). Ces services ne rentrent-ils pas dans le champ de compétences mobilité ?

Si ces services restent à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM et qu'ils répondent aux définitions des services réguliers ou à la demande de transport public de personnes (définie aux articles R. 3111-1 et R. 3111-2 du code des transports), ils relèvent bien de la compétence de l'AOM. Dans le cas contraire, ils relèveront de la compétence de l'AOM régionale ou de l'initiative privée.

Les « navettes touristiques » peuvent correspondre à plusieurs catégories de services :

- Une offre régulière de transport publics de personnes organisée par l'AOM, avec augmentation de l'offre en période touristique. Dans ce cas précis, si la communauté de communes prend la compétence mobilités, elle pourra continuer à organiser ce service. Si la région prend la compétence sur le territoire de la communauté de communes, ce service relèvera de la Région.
- Une offre de service occasionnel organisé par une collectivité autre au titre de sa compétence touristique. Il s'agit d'un service occasionnel qualifié en l'espèce de transport touristique. Ce service était donc organisé par les communes, en accord avec l'AOM. Pour cette catégorie, puisque cela ne relève pas de la compétence de l'AOM, il n'y a pas de possibilité de lever du VM.
- Une offre de service privé, gratuite et organisée par exemple par la station de ski ou par une autre structure y compris public. Pour cette catégorie, puisque cela ne relève pas de la compétence de l'AOM, il n'y a pas de possibilité de lever du VM.

Le transfert de la compétence mobilité à un syndicat mixte

A quel moment peut se faire le transfert de la compétence mobilités à un syndicat mixte ?

La compétence d'AOM peut être exercée au travers d'un syndicat lorsque la compétence d'AOM leur a été transférée. Il peut s'agir alors de syndicats mixtes fermés (composés uniquement d'EPCI) ou ouverts (qui autorisent la participation d'autres personnes morales de droit public, comme les Régions ou les Départements) ainsi que des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux.

Ce transfert de la compétence mobilité de la communauté de communes au syndicat mixte peut se faire à tout moment : l'échéance du 31 mars 2021 ne concerne que la délibération demandant la prise de compétence par la communauté de communes.

Une communauté de communes qui n'aurait pas délibéré avant le 31 mars 2021 pour prendre la compétence mobilité pourra la reprendre ultérieurement si elle envisage d'exercer la compétence dans le cadre d'un syndicat mixte qui dépasse son périmètre et auquel elle prévoit de transférer la compétence. Il peut s'agir d'un transfert par exemple à un nouveau syndicat mixte créé entre plusieurs communes de communes ou de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant.

Comment est calculée la majorité dans le cas d'un transfert de compétence à un Syndicat mixte composé de plusieurs EPCI ? Est-ce le résultat global des délibérations des communes des différents EPCI qui compte, ou est-ce que la majorité doit être obtenue dans chaque EPCI ?

A compter du 1er juillet 2021, les communes n'auront plus la compétence mobilité et ne pourront donc plus la transférer à un syndicat mixte. Ce sont donc les EPCI qui composent le Syndicat mixte qui devront délibérer pour transférer leur compétence mobilité au Syndicat.

Les modalités de transfert de compétence des EPCI vers un syndicat mixte sont précisées :

- Par l'art. L5211-17 du CGCT pour les syndicats mixtes fermés relevant de l'art. L5711-1 du CGCT, composés uniquement d'EPCI ou de communes et d'EPCI. Un syndicat mixte fermé peut modifier ses compétences par délibérations concordantes de ses membres dans les conditions de majorité qualifiée, c'est à dire des deux tiers au moins des organes délibérants des membres représentant plus de la moitié de la population totale, ou de la moitié au moins des organes délibérants des membres représentant les deux tiers de la population. En outre, l'accord de la commune la plus peuplée est obligatoire dès lors qu'elle représente plus du quart de la population de la communauté (article L. 5214-27 du CGCT).
- Par les statuts du syndicat mixte pour les syndicats mixtes ouverts relevant de l'art. L5721-1 du CGCT. L'art. L5721-2-1 du CGCT prévoit que « Lorsque les statuts n'ont pas prévu une procédure spécifique, les modifications statutaires sont décidées à la majorité des deux tiers des membres qui composent le comité syndical »

Une communauté de communes peut-elle transférer sa compétence mobilité à un syndicat mixte de type SRU ?

Non. Le syndicat mixte de type SRU, défini à l'article L. 1231-10 du code des transports, est un syndicat qui a des compétences en matière de coordination. En vertu de l'article L. 1231-11 du code des transports, le syndicat mixte de type SRU peut, en lieu et place d'un ou plusieurs de ses membres AOM, organiser des services de mobilité, y compris des services ferroviaires si la région en est membre. Toutefois, le syndicat mixte de transport de type SRU ne peut pas être AOM, ses membres (à l'exception le cas échéant du département) étant déjà des AOM.

Le syndicat mixte de type SRU peut instaurer un versement mobilité additionnel (VMA) afin de financer ses activités de coordination de services, de mise en place de système d'information voyageurs et de tarification et billettique intégrée. Il ne peut cependant pas lever du VM au motif que ses membres lui ont confié l'organisation d'un service de transport. Ses membres AOM conservent cependant la faculté de lever du VM, selon les conditions prévues par le droit commun (être AOM au sens de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et organiser au moins une ligne régulière, comme prévu par l'article L. 2333-66 du CGCT).

Le devenir des services existants si la région devient AOM locale

Si une Communauté de communes ne prend pas la compétence mobilité, pourra-t-elle malgré tout conserver l'organisation des services mis en place préalablement par la Communauté de communes (services de location de VAE, subvention à l'acquisition de VAE...) ? Si oui, pourrait-elle mobiliser des financements ?

Non, dès lors que la communauté de communes n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM, c'est la Région qui est AOM et qui est à ce titre compétente en matière d'organisation de la mobilité. Plus précisément, c'est la Région qui sera seule compétente pour organiser les services de transport (transport scolaire, transport à la demande...) et de mobilité (service d'autopartage, de location de vélo...).

La Communauté de communes pourra toutefois solliciter une délégation de compétence de la Région pour continuer à organiser certains services de mobilité, et ainsi devenir AO2 de la Région. La région restera cependant attributaire de la compétence et devra exercer un contrôle sur l'AO2, via la convention de délégation (voir le paragraphe « Les délégations de services »).

La communauté de communes ne pourra plus mobiliser les financements dédiés aux AOM.

Que deviennent les services actuellement proposés par une Communauté de communes si elle ne prend pas la compétence AOM ? Quelles obligations de la Région dans ce cas ?

Si la Communauté de communes fait le choix de ne pas prendre la compétence AOM, c'est la région qui devient AOM locale par substitution avec dans son champ d'action l'organisation des services de mobilité sur le ressort territorial de la Communauté de communes. La région reprend alors l'organisation des services précédemment mis en place par la Communauté de communes, et décide de les maintenir ou non.

A noter que, dans le cas où la Communauté de communes ne prendrait pas la compétence mobilité, une commune qui organisait déjà des services avant le 1^{er} juillet 2021 pourra continuer à les organiser et à les faire évoluer. La commune n'aura toutefois pas le statut d'AOM, et ne pourra pas mettre en place de nouveaux services. Si cette commune prélevait le versement mobilité, la commune pourra continuer à le percevoir.

Les communes qui organisaient déjà des services de mobilité pourront continuer à les organiser après le 1^{er} juillet 2021, mais pas en créer d'autres. Pourquoi une Communauté de communes ne pourrait-elle pas garder la gestion des services qu'elle a déjà mis en place ?

Si la communauté de communes organise déjà des services de mobilité sans en avoir la compétence, la logique voudrait qu'elle prenne la compétence mobilité. Cette prise de compétence n'emporte pas d'autres obligations pour la communauté de communes que la création et l'animation du comité des partenaires.

Une communauté de communes qui ne prendrait pas la compétence mobilité pourrait-elle négocier un service transport à la demande local avec la Région ?

Oui, mais seule la Région en tant qu'AOM locale serait décisionnaire. La communauté de communes peut demander à la Région de se voir déléguer l'organisation d'un ou plusieurs services de mobilité ou d'une ou plusieurs attributions de la région, comme un service de transport à la demande, et ainsi devenir AO2 de la Région. La région restera cependant attributaire de la compétence et devra exercer un contrôle sur l'AO2, via la convention de délégation (voir le paragraphe « Les délégations de services »).

L'exercice de la compétence par la communauté de communes AOM

Si la communauté de communes prend la compétence, peut-elle ne pas l'exercer pendant plusieurs années ?

En effet, l'AOM est chargée d'organiser la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux mais n'a juridiquement aucune obligation de mettre en place des services pour lesquels elle est compétente (comme précisé précédemment, sa seule obligation réside en la mise en place et l'animation d'un comité des partenaires). Toutefois, le but de la Loi d'orientation des mobilités est bien que les territoires qui prennent la compétence mobilité l'exercent réellement et développent les services adaptés aux besoins des habitants.

Est-ce que la seule obligation en cas de prise de la compétence est la création du comité de partenaires ?

En effet, d'un point de vue formel, créer le comité des partenaires et le consulter au moins une fois par an ou avant toute modification substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire est la seule obligation qui incombe à l'AOM

Comment officialiser le choix de l'exercice à la carte de la compétence mobilité ?

Il n'y a pas lieu de formaliser ce choix, sauf dans le cas où l'AOM souhaite recourir au Versement mobilité. Dans ce cas, l'AOM doit délibérer pour mettre en œuvre le versement mobilité. Cette délibération énumère les services de mobilité mis en place ou prévus qui justifient le taux du versement (la délibération doit identifier les services réguliers mis en place et prévus, ainsi que le type de services qui pourraient justifier un taux plus élevé).

Si la Communauté de communes prend la compétence, peut-elle laisser à la région la gestion des services de transport de manière transitoire, le temps d'évaluer la situation et préparer un plan d'actions ?

Oui. Pour les services organisés par la Région sur le ressort de la communauté de communes, il faut distinguer deux cas :

- Les services de transport régulier, à la demande et scolaire qui ne concernent pas que la communauté de communes : la Région demeure seule compétente.
- Pour les services de transport régulier, à la demande et scolaire qui concernent uniquement la communauté de communes (c'est à dire les lignes qui sont intégralement comprises dans le périmètre de la communauté de communes), la communauté de communes peut choisir de les assurer ou non. Si elle ne veut pas les assurer, la Région continue de les organiser sans limite de temps. Si elle souhaite les assurer, le transfert de la Région à la communauté de communes est assuré à la demande de la Communauté de communes, dans un délai convenu avec la Région (voir le paragraphe « .Le transfert des services organisés par la région sur le ressort territorial de l'AOM »).

En revanche, la communauté de communes se verra transférer automatiquement les services de mobilité (service de transport régulier, à la demande, scolaire...) organisés par ses communes membres, lorsqu'ils existent.

Si une Communauté de communes devient AOM mais qu'elle souhaite ne pas poursuivre un service de mobilité mis en place sur son territoire par une commune ou un syndicat intercommunal, est-ce que la Région peut reprendre ce service ?

Si la communauté de communes devient AOM, les services précédemment mis en place par ses communes membres lui sont automatiquement transférés. Si elle ne souhaite pas poursuivre l'organisation de certains de ses services, elle doit en assumer le choix.

La Région ne peut plus intervenir sur le territoire de la communauté de communes AOM, sauf pour ce qui concerne les services de transport qui étaient précédemment organisés par la Région si la communauté de communes n'en demande pas le transfert. Dans tous les cas, la Région ne pourra pas mettre en place de nouveaux services situés intégralement dans le ressort territorial de la communauté de communes AOM, cette responsabilité relevant de cette dernière.

Si une Communauté de communes organise un service de transport à la demande via une convention de délégation avec la Région, que devient cette convention si la Communauté de communes devient AOM ? Faut-il faire un acte administratif ?

Tout dépend si la Communauté de communes demande ou non à la Région le transfert des services de transport organisés dans son ressort territorial (voir paragraphe « Le transfert des services organisés par la région sur le ressort territorial de l'AOM »).

Si la communauté de communes ne demande pas le transfert des services de transport, la situation actuelle ne sera pas remise en cause jusqu'à l'arrivée à l'échéance de la convention de délégation. Il n'y a pas lieu d'établir un acte administratif particulier.

Si la commune demande le transfert des services de transport, les services qu'elle organise en tant qu'AO2 de la Région lui seront également transférés (cela vaudra également pour les autres services organisés par d'autres AO2 dans son ressort territorial). Cela nécessitera une délibération de la communauté de communes pour demander à la région le transfert des services de transport.

Un service de transport à la demande organisé par un Communauté de communes AOM peut-il prévoir des trajets hors du territoire communautaire ?

Non. La communauté de communes n'est compétente qu'à l'intérieur de son ressort territorial. Les services qui dépassent son périmètre administratif relèvent de la compétence de la Région.

Le morcellement de la compétence entre de multiples communautés de communes ne peut-il pas être dommageable pour les usagers ?

La loi d'orientation des mobilités crée les outils qui permettent d'assurer la coordination de l'action des différentes AOM, sous l'égide de la Région en sa qualité de chef de file, à l'échelle des bassins de mobilité :

- La Région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des AOM sur les différentes formes de mobilité et l'intermodalité (desserte, horaires, tarification, information et d'accueil de tous les publics, répartition des points de vente...), la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles, les modalités de gestion des situations dégradées...
- Le contrat opérationnel de mobilité est la traduction opérationnelle du rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité. Il est conclu par la Région, avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire (de façon obligatoire avec les AOM, les syndicats mixtes de type SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux)
- En outre, les communautés de communes AOM conservent la possibilité, comme avant la LOM, de transférer leur compétence à un SM AOM qui aura alors un périmètre d'action plus large.

Le transport scolaire

Qu'entend-on par transport scolaire ?

L'article R. 3111-5 du code des transports définit les transports scolaires comme « des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement ».

L'article L. 3111-7 de code des transports sur le transport scolaire dispose que :

- La région a « la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports » en dehors des ressorts territoriaux des AOM.
- L'AOM a cette responsabilité sur son ressort territorial, avec un cas particulier pour une communauté de communes AOM en vertu de l'article L. 3111-5 du code des transports pour laquelle la région continue à organiser les services de transport scolaire sur son territoire, sauf demande de reprise de la communauté de communes.

A noter que les services de transports scolaires sont soumis à la réglementation du transport d'enfants (art. R411-23-2 du code de la route).

Le transport scolaire des enfants handicapés, qui est actuellement organisé par le Département, fait-il partie de la compétence mobilité de l'AOM ?

Le Département reste compétent pour le financement du transport des élèves et étudiants en situation de handicap vers les établissements scolaires ou universitaires. Cette compétence est distincte de la compétence d'AOM. La LOM n'a rien changé sur ce point.

Comment rassurer les élus sur le fait qu'à terme le transport scolaire ne sera pas du ressort la communauté de communes AOM ?

Une Communauté de communes qui prend la compétence mobilité n'a pas l'obligation de reprendre les services de transports déjà organisés sur son ressort territorial par la région. Si elle ne veut pas les assurer, la Région continue de les organiser et ce sans limite de temps. Si elle souhaite les assurer, le transfert de la Région à la communauté de communes est assuré dans un délai convenu avec la Région. Ce transfert porte alors sur toutes les catégories de transport : transport régulier, scolaire et à la demande.

Le transfert des services organisés par la région sur le ressort territorial de l'AOM

Est-il possible de demander uniquement le transfert de lignes interurbaines situées dans le ressort territorial, sans demander le transfert des services de transport scolaire ?

Non. Le transfert de services demandé par la Communauté de communes AOM porte obligatoirement sur l'ensemble des services de transport organisés par la Région dans le ressort territorial de l'AOM : transport régulier, scolaire et à la demande.

La communauté de communes AOM peut-elle demander à la Région le transfert des transports scolaires vers les lycées, qui sortent du périmètre de la communauté de communes ?

Non. La communauté de commune AOM n'est compétente que pour les services de transport intégralement situés à l'intérieur de son ressort territorial. Les services qui sortent de son territoire restent de la compétence de la Région.

Si une Communauté de communes demande le transfert du service de transport qu'elle organise déjà et qu'elle finance totalement, est-ce que cela rentre dans la demande de transfert avec les lignes interurbaines et transports scolaires ?

On suppose ici que le service de transport en question est organisé dans le cadre d'une délégation de la Région et que la communauté de communes est AO2 de la Région pour l'organisation de ce service. Le transfert des services organisés par la Région dans le ressort territorial de la communauté de communes AOM concerne tous les services organisés par la Région, que ce soit directement ou par l'intermédiaire d'une AO2. Ici, le service en question serait bien transféré à la communauté de communes, en même temps que les services de transport régulier, scolaire et à la demande organisés directement par la Région.

Les délégations de services

Si une communauté de communes prend la compétence AOM, peut-elle déléguer l'exercice d'un service à une commune membre ?

La communauté de commune AOM ne peut déléguer que des services de transport scolaire. En effet, le principe général de la délégation de compétence ne donne pas la possibilité à un EPCI à fiscalité propre de déléguer une compétence (art. L. 1111-8 du CGCT). Cependant, par dérogation, l'article L3111-9 du code des transports donne la possibilité à la communauté de communes AOM de déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes (mais également à la région, au département, à des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales).

Si la Communauté de communes ne prend pas la compétence mobilité, est ce que la Région AOM locale par substitution peut déléguer des services à la Communauté de communes ? La Communauté de communes devient-elle AO2 ?

L'article L. 1231-4 du code des transports introduit par la LOM assouplit les règles de délégation, en introduisant la possibilité pour la Région de déléguer une partie seulement des services qu'elle organise. Elle élargit également la liste des délégataires en lui permettant de déléguer ces services à :

- une collectivité territoriale d'une autre catégorie (département, commune) ;
- un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes) ;
- une autre AOM, donc notamment aux syndicats mixtes AOM ;
- un syndicat mixte SRU.

La Communauté de communes qui n'est pas AOM peut ainsi devenir AO2 de la Région. La région restera cependant attributaire de la compétence et devra exercer un contrôle sur l'AO2, via la convention de délégation (art. L. 1231-4 du code des transports et R. 1111-1 du CGCT).

L'article L3111-9 du code des transports permet également à la Région de déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, au département, à des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

Si la région délègue le transport scolaire à une AO2, le transfert de charges est prévu dans tous les cas et à étudier avec la région ?

Oui. L'article L1111-8 du CGCT prévoit que la délégation de compétence est régie par une convention qui en fixe la durée et qui définit les objectifs à atteindre et les modalités du contrôle de l'autorité délégante sur l'autorité délégataire. L'article R1111-1 du même code prévoit que cette convention détermine également « *le cadre financier dans lequel s'exerce la délégation, les moyens de fonctionnement et les services éventuellement mis à la disposition de l'autorité délégataire ainsi que les conditions dans lesquelles des personnels de l'autorité délégante peuvent être mis à disposition de l'autorité délégataire ou détachés auprès d'elle* ».

Le comité des partenaires

Un syndicat mixte porteur de SCOT peut -il faire partie du comité des partenaires ?

Le comité des partenaires est créé par chaque AOM et par l'AOM régionale. Lorsqu'elle est AOM locale sur le territoire de la communauté de communes, la Région crée également un comité des partenaires à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité.

Le comité des partenaires doit a minima comprendre des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Le comité peut également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire (associations environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, département, opérateur de transport, acteur de la mobilité...). Toute latitude est laissée à l'AOM et l'AOM régionale de ce point de vue. Un syndicat mixte porteur de SCOT peut donc faire partie du comité des partenaires si l'AOM le souhaite.

Le financement et le versement mobilité

Quels dispositifs de financement sont accessibles aux communautés de communes qui prennent la compétence mobilité ?

La communauté de communes qui devient AOM a 3 grands types de leviers financiers à pouvoir mobiliser pour organiser sa compétence mobilité :

- Le versement mobilité pourra être perçu par une autorité organisatrice de la mobilité sous condition d'organiser un service de transport régulier. Ce versement mobilité pourra financer toutes les dépenses de fonctionnement et d'investissement liées à la mise en œuvre des services et des actions de mobilité de la communauté de communes (voir questions suivantes). Le taux maximal du versement mobilité reste inchangé (voir questions suivantes). Lorsque l'AOM est un syndicat mixte, le taux peut être modulé selon des critères factuels (densité de population et potentiel fiscal) à l'échelle de chaque EPCI membre. Il s'agit d'un choix politique très fort et très contextualisé.
- L'ensemble des dispositifs proposés par les services de l'État et de ses opérateurs : dispositifs de soutien de l'État (DSIL, CPER...), les appels à projet (AAP) et manifestations d'intérêt (AMI), les programmes Certificats d'économie d'énergie (CEE), les offres de financement de la Banque des Territoires, les fonds européens (FEDER, LEADER). Plus d'informations sur le site <https://aides.francemobilites.fr/>
- La mutualisation de l'organisation de la compétence à une échelle plus large que l'EPCI : il s'agit d'un levier financier indirect par un regroupement (PETR ou Syndicat mixte) qui favorise des économies d'échelle, pouvant ainsi donner l'opportunité d'organiser un service régulier sur un territoire beaucoup plus large et ouvrant l'éligibilité au versement mobilité.

Quels sont les taux plafonds du Versement mobilité ?

Le taux plafond du versement mobilité (VM) dépend de la population de l'AOM.

- En dessous de 10 000 habitants, seules les AOM comportant au moins une commune touristique peuvent lever un versement mobilité plafonné à 0,55 %.
- De 10 000 à 50 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 %. Il est majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique et de 0,05% si l'AOM est un EPCI ou contient un EPCI.
- De 50 000 à 100 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 % ou de 0,85 % si l'offre de transport comprend un transport en commun en site propre. Il est majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique et de 0,05% si l'AOM est ou contient un EPCI.
- Au-delà de 100 000 habitants, le VM maximal est de 1 % ou de 1,75 % si l'offre de transport comprend un TCSP. Il est majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique et de 0,05 % si l'AOM est un EPCI ou contient un EPCI.

L'aménagement de pistes cyclables (compétence voirie et non mobilités) peut-il être financé par le Versement mobilité, même si les deux compétences ne sont pas portées par la même collectivité ?

Le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. C'est le cas par exemple des services de mobilité et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre (exemple : site propre, infrastructure de transport guidé...). Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (exemple : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire...).

A noter cependant que l'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes.

Comment évaluer le rendement du versement mobilité potentiel ?

L'Urssaf peut réaliser cette évaluation.

Dans le cas d'une Communauté de communes automatiquement adhérente à l'Etablissement public allant se substituer au SYTRAL, de quelles ressources cette Communauté de communes bénéficiera-t-elle ? La Communauté de communes qui prendrait la compétence mobilité pourra-t-elle bénéficier du Versement mobilité, alors qu'il est conditionné à la mise en place de services de transport régulier qui seront de la compétence du futur établissement public ?

L'ordonnance d'application de l'art. 14 de la LOM, qui sera prise au printemps 2021, précisera les conditions dans lesquelles l'établissement public peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques.

La version « 0 » de l'ordonnance, qui a été soumise à concertation en octobre 2020, prévoit les dispositions suivantes :

- L'Etablissement public peut moduler le taux du versement mobilité, comme un syndicat mixte AOM classique, au niveau chaque EPCI selon deux critères de densité de population et de potentiel fiscal.
- L'Etablissement public peut reverser une quote-part du versement mobilité aux intercommunalités AOM en vue de financer les services de mobilité dont elles ont la charge (mobilités actives, partagées, solidaires). Ce reversement est toutefois plafonné à 0,1 % (par exemple, si l'Etablissement public perçoit un VM au taux de 0,65% sur un EPCI AOM, ce taux peut se décomposer en minimum 0,55 % conservé par l'Etablissement public et maximum 0,10% reversé à l'EPCI)

Les bassins de mobilité

Est-ce qu'une Communauté de communes a son mot à dire dans la définition des bassins de mobilité ?

La délimitation du bassin de mobilité revient à la Région, en concertation avec les AOM, des Départements, des syndicats mixtes de transport de type SRU et les EPCI pour lesquels la Région est AOM locale par substitution. Ceux-ci sont consultés pour avis avant adoption par le conseil régional de la cartographie des bassins.

Qu'elle soit AOM ou on, la Communauté de communes sera donc consultée sur la cartographie des bassins de mobilité. Les règles de consultation sont donc laissées à l'appréciation de la Région.

La Région a-t-elle une date butoir pour définir les bassins de mobilité ?

Aucun délai d'élaboration n'est donné par la loi. Il est cependant préférable que la carte soit adoptée une fois que les communautés de communes auront décidé de prendre ou non la compétence d'AOM (délibération au 31 mars 2021 pour une prise de compétence au 1er juillet 2021).

Le Plan de mobilité

Quels sont les critères relatifs à l'obligation d'élaborer un Plan de mobilité ? Une communauté d'agglomération de plus de 100 000 habitants peut-elle ne pas être soumise à cette obligation ?

L'obligation d'élaborer un plan de mobilité s'applique aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est compris ou coupe une agglomération de plus de 100 000 habitants. La liste de ces agglomérations et des communes qui les composent est définie par un [arrêté du 28 juin 2016](#), sur les calculs de l'INSEE. Si la population de l'agglomération dépasse le seuil de 100 000 habitants, l'AOM n'est pas soumise à l'obligation d'élaborer un PDM tant que l'agglomération n'est pas explicitement citée par l'arrêté. Cette obligation ne s'applique pas aux communautés de communes et aux Régions quand bien même le ressort territorial recouperait une agglomération de plus de 100 000 habitants.

Quel est le délai pour réaliser un Plan de mobilité ? Le cas échéant, y a-t-il des sanctions pour une AOM qui n'élaborerait pas son Plan de mobilité ?

Les AOM créées suite à la LOM et soumises à l'obligation de réaliser un plan de mobilité disposent d'un délai de 24 mois pour élaborer leurs plans.

La LOM n'oblige ni à une mise à jour spécifique ni un changement de nom des plans de déplacements urbains (PDU) ou des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de PDU si ces plans sont approuvés avant le 31 décembre 2020.

Il n'y a pas de sanctions prévue par la loi en cas de non-réalisation d'un plan de mobilité obligatoire. Néanmoins il peut s'agir d'un document de référence demandé à une AOM lors d'une candidature à différents appels à projets.

La notion de « prise en compte » des autres documents de planification qui existait pour le Plan de déplacements urbains n'a-t-elle pas été supprimée pour le Plan de mobilité et remplacée par la notion de « compatibilité » ?

Le plan de mobilité s'inscrit dans le panorama des documents de planification. Il doit ainsi prendre en compte ou être compatible avec certains plans, schémas ou directives relatifs à la planification territoriale ou environnementale, aux échelles régionales ou plus locales :

- La relation entre le Plan de mobilité et le SCoT, le PPA, la DTADD et le SRADDET est de type « compatibilité »
- La relation entre le Plan de Mobilité et le plan climat air énergie territorial (PCAET) est de type « compatibilité » si le périmètre du PCAET est supérieur ou égal à celui du Plan de mobilité et de type « prise en compte » dans le cas contraire. Ce dernier cas correspond à la situation où l'AOM est un syndicat mixte ou un PETR : il peut alors exister plusieurs PCAET qui coexistent sur le ressort territorial de l'AOM.

Le Plan de mobilité simplifié

Est-il pertinent d'établir un Plan de mobilité simplifié avant que les périmètres des bassins de mobilité ne soient définis ?

Les bassins de mobilité ont pour objectif de définir les modalités de l'action commune des AOM, qui doivent se concrétiser dans des contrats opérationnels de mobilité conclus avec la Région. Les plans de mobilité simplifiés ont pour objectif de déterminer les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Ils portent donc également un objectif de coordination entre AOM et doivent d'ailleurs être obligatoirement soumis pour avis aux AOM limitrophes.

Il y a aura forcément des liens entre les futurs plans de mobilité simplifié et la coordination menée à l'échelle des bassins de mobilité, mais il est difficile de donner un ordre préétabli entre ces deux démarches. Par ailleurs, il apparaît que la coordination entre AOM dont ces deux démarches entendent être porteuses est susceptible d'être menée sur des périmètres différents et que les sujets abordés dans les plans de mobilité simplifiés ont vocation à être plus larges que les sujets traités dans les contrats opérationnels de mobilité.

Le plan de mobilité simplifié doit-il être transmis pour avis à la structure porteuse du SCoT ?

La LOM prévoit que les conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi que le cas échéant les comités de massifs sont consultés pour avis sur le projet de Plan de mobilité simplifiés. Les représentants des professions et des usagers de transport, des personnes à mobilité réduite, les gestionnaires de voirie, chambres consulaires, autorités en charge de la distribution d'énergie et associations environnementales sont consultées à leur demande.

Il n'y a donc pas d'obligation de consulter pour avis à la structure porteuse du SCoT. La structure qui porte le Plan de mobilité simplifié peut toutefois le faire de façon volontaire.

Dans le cas d'un SCoT recouvrant plusieurs AOM locales, le Syndicat mixte porteur de SCoT pourra-t-il élaborer un Plan de mobilité simplifié pour coordonner les actions des différentes AOM locales ? Devra-t-il pour cela obtenir une délégation de compétence de la part de l'ensemble des AOM ?

Il est effectivement prévu qu'un Syndicat mixte de SCoT puisse élaborer un plan de mobilité simplifié, dès lors que les AOM de son territoire sont d'accord pour lui confier cette élaboration et que ce plan couvre en totalité les ressorts territoriaux de ces AOM. Pour cela, il n'est pas nécessaire que les AOM délèguent leur compétence mobilité.