

Webinaire LOM et AOM – cellule France mobilités Bretagne

10 septembre 2020

1 Gouvernance

Si l'EPCI devient AOM, que deviennent les transports organisés actuellement par les communes ? Sont-ils transférés à l'EPCI ?

Oui, dans le cas d'une prise de compétence par l'EPCI, les services organisés par les communes sont automatiquement repris par l'EPCI. Ce transfert s'accompagne d'un transfert de charges liées à ces services.

Si l'EPCI n'est pas compétent peut-il toujours proposer des animations/communications sur le changement de comportement ?

Oui, l'EPCI garde la possibilité de réaliser des actions en lien avec la mobilité dans le cadre de ses autres compétences (voirie, aménagement, action sociale, etc.). Par contre, il ne pourra pas organiser de services de mobilité.

Y a-t-il une obligation pour la région de conduire une phase de concertation pour définir les périmètres de bassins de mobilité et par voie de conséquence les contrats opérationnels de mobilité ?

L'article 15 de la LOM indique ceci : « Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région. Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Sauf accord formel de son assemblée délibérante, le territoire d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité. ».

Cet article indique bien que la région doit consulter les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les EPCI. Elle indique également qu'ils doivent rendre un avis. En l'absence de détail sur cet avis, celui-ci est un avis dit simple, qui ne contraint pas le conseil régional. Il est simplement consultatif. De même, la loi ne définit pas les modalités de concertation des collectivités pour

l'élaboration des bassins de mobilité, le législateur ayant voulu laisser des marges de manœuvres aux collectivités pour s'organiser comme elles le souhaitent

La loi n'impose pas non plus d'éléments techniques sur la manière de construire les bassins (indicateurs retenus, seuils de définition d'un lien entre différents périmètres, etc.).

Dans le cas d'une CC qui devient AOM : si une commune (éventuellement via son CCAS) organisait un service de mobilité (par exemple réservé aux bénéficiaires CCAS, ou aux Seniors), ce service doit-il être transféré à la CC ?

Les transports organisés par une collectivité pour un public précis et dont l'objectif premier n'est pas le déplacement ne sont pas considérés comme du transport public, ils ne sont donc pas du ressort de l'AOM. Ainsi, les transports organisés par le CCAS pour ses bénéficiaires ou par les communes dans le cadre de l'accueil périscolaire ne rentrent pas dans le champ de compétence de l'AOM. Par contre, une bonne coordination sera bénéfique pour tous, notamment pour les bénéficiaires du CCAS qui pourront disposer de nouveaux services, la mobilité sociale étant bien dans les compétences de l'AOM.

Pour compléter la question, une commune peut-elle continuer d'organiser des animations de sensibilisation ou un service par voie de convention ?

Une commune pourra toujours organiser des actions de communication, notamment pour mettre en avant des solutions mises en place par l'AOM. Comme précédemment, une bonne articulation avec les actions de l'AOM paraît indispensable.

Dans le même esprit que la question autour du CCAS. Aujourd'hui des départements financent des solutions de mobilité pour les bénéficiaires dont il a la compétence mais souvent par manque de réponse structurelle. Demain, est-ce à l'EPCI d'inclure la mobilité inclusive, solidaire et sociale dans son contrat ?

La mobilité inclusive fait explicitement partie de la compétence mobilité, une AOM aura donc la compétence pour organiser des services de transport solidaire par exemple ou pour subventionner les trajets en covoiturage réalisés au profit de personnes en difficulté. En effet, à l'heure où se pose le choix de la compétence mobilité pour les CC, la LOM vient préciser et clarifier le régime de compétence notamment sur ce type de services solidaires qui n'étaient pas traités par la loi. Ceci n'empêchera pas les départements de continuer à avoir des actions sur le sujet dans le cadre de leur compétence d'action sociale. Un dialogue avec les AOM sera par contre nécessaire pour coordonner les actions. Le département ne pourra par contre pas mettre en place des services de transport, quand bien même il peut verser des aides.

À quelle date la Région arrêtera les périmètres de bassins de mobilités ?

La LOM ne donne aucune échéance pour la définition des bassins de mobilité et la signature des contrats opérationnels de mobilité. Cela dépendra donc du conseil régional. On peut néanmoins indiquer que cette cartographie des bassins de mobilité sera étroitement liée à la cartographie des AOM locales connue au premier semestre 2021.

2 Coopération entre AOM (y compris région)

Les transports scolaires restent-ils de la compétence de la région si la CC prend la compétence ?

Oui. Seule une demande explicite de la communauté de communes AOM à la région lui permet de prévoir le transfert de l'ensemble des services de transports réguliers, scolaires et à la demande organisés par la région intégralement sur le ressort territorial de la CC AOM. Ce transfert se fait dans un délai convenu avec la région. Leur reprise est donc de l'initiative de la nouvelle AOM.

Sur ce point de non sécabilité : la Région garde-t-elle les transports scolaires ? Faut-il une délégation de l'EPCI à la Région ? Comment le couple peut-il fonctionner sur les responsabilités ?

Cf réponse ci-dessus. Par défaut, la région conserve les transports réguliers, scolaires et à la demande. Si l'AOM le souhaite, elle peut reprendre ces services lorsqu'ils sont intégralement inclus dans son ressort territorial. Les autres transports de ce type restent, quoiqu'il arrive du ressort de la région.

Si un EPCI n'est pas AOM, est-il représenté dans les contrats opérationnels de mobilités, passés à l'échelle des bassins de mobilité ?

Non, si un EPCI n'est pas AOM, il n'est pas partie prenante obligatoire du contrat opérationnel de mobilité. En revanche, il doit être intégré dans le comité des partenaires organisé par la région en tant qu'AOM locale.

Le texte ne prévoit pas que l'État soit associé à la définition des bassins de mobilité, malgré notre connaissance du territoire.

Effectivement, le gouvernement a souhaité consacrer la décentralisation de la politique mobilité. Le LOM ne donne donc aucun rôle réglementaire à l'État sur la définition des bassins ou la rédaction des contrats opérationnels de mobilité. Cela n'empêche pas les services de l'État, en fonction de leur connaissance et de leurs contacts avec les collectivités de donner des conseils et recommandations sur les éléments de repères que les régions pourraient prendre en compte pour élaborer la cartographie de leurs bassins de mobilité.

Les services « à la carte » peuvent-ils être modifiés dans le temps ? Allers/retours en fonction des évolutions des besoins / offres ?

Non, les services de mobilité ne pourront pas être organisés alternativement par l'AOM locale et la région en fonction des années. Si l'évolution des besoins de mobilité observés permet d'envisager l'organisation d'une ligne interurbaine qui dépasse les limites du ressort territorial de l'AOM locale, alors un dialogue doit être engagé avec la région pour l'en informer. La région peut ensuite décider de

la création d'un service interurbain qui dépassera donc les limites du ressort territorial de l'AOM locale.

En tant qu'AO2 pour les transports primaires actuellement, on peut envisager de dissocier la gestion des transports primaires à l'EPCI et de laisser les collèges-lycées à la Région si nous prenons la compétence ?

Non. Le transfert des transports réguliers, scolaires et à la demande n'est pas sécable : soit tous les services de ce type inclus dans le ressort territorial de l'AOM sont transférés à la communauté de communes AOM à sa demande, soit tous restent organisés par la région. Il n'y aura donc pas d'un côté les services de transports des primaires et, de l'autre, les services de transports scolaires secondaires. Il y aura, d'un côté, ceux inclus dans le territoire de l'AOM locale et, de l'autre, ceux qui en sortent et qui demeurent obligatoirement de la compétence de l'AOM régionale.

Par contre, toutes les souplesses existantes concernant les délégations pour l'organisation des transports scolaires sont maintenues dans la loi. Une organisation par les communes ou d'autres collectivités ou EPCI restera donc possible.

Est-il possible de moduler dans le temps les services en concertation avec la région ?

La LOM prévoit bien que la mobilité soit organisée par un couple de collectivité EPCI – Région. Il est donc prévu un dialogue régulier entre les deux niveaux de collectivité, notamment pour coordonner l'organisation des services urbains et interurbains. La région est également cheffe de file des mobilités (art. L. 1111-9 du CGCT), ce qui signifie qu'elle a également le rôle de coordonner les actions des différentes AOM de son territoire.

Peut-on avoir 2 bassins de mobilité ?

Le LOM prévoit que chaque EPCI fasse partie d'un seul bassin de mobilité, à l'exception des EPCI à cheval sur plusieurs régions, qui pourront faire partie d'un bassin de mobilité inter-régional, bassin qui appartiendra donc à 2 régions.

Concernant les transports maritimes et fluviaux : leur intérêt est de dépasser les « frontières » des périmètres EPCI ou AOM, quelles coopérations possibles pour leur mise en œuvre ?

Deux réponses :

- il est toujours possible pour les EPCI de se regrouper soit dans un syndicat mixte, soit dans le cadre d'un PETR ou d'un PNR ;
- les transports interurbains qui sortent des périmètres des AOM sont du ressort de la région.

Est-ce qu'un EPCI limitrophe d'une grande agglomération peut organiser une ligne qui dessert cette grande agglomération ?

Si c'est du transport non urbain, le service est organisé par la région.

Si c'est du transport urbain, il peut y avoir des conventions de coopération entre deux AOM ou la possibilité de créer une AOM plus large ou un syndicat mixte SRU qui peuvent opérer des services de transport.

Nota : les services urbains sont caractérisés par la distance entre les arrêts, le rapport des fréquences entre heures pleines et heures creuses et le type de matériel utilisé (art. D. 3111-12 à D. 3111-14 du code des transports).

3 Financement

Le versement mobilité peut-il être mis en place si la CC organise un service régulier mais seulement sur une partie du territoire (ville centre par ex) ? Le VM sera prélevé sur toutes les entreprises du territoire ou seulement chez celles situées sur les communes desservies par le service régulier ?

Oui, le versement mobilité peut être instauré par une AOM du moment qu'elle organise un service régulier de transport. Par ailleurs, le VM peut également être utilisé pour financer l'ensemble dépenses d'investissement et de fonctionnement des services mis en place (pour certains sur l'ensemble du territoire de l'AOM (art. L. 2333-68 du CGCT). Le VM sera effectivement prélevé sur l'ensemble du territoire. À noter par contre, que pour les syndicats mixtes et les PETR, une modulation à l'échelle de chaque EPCI est possible.

Un EPCI peut-il moduler le VM par commune au titre de l'Art. L. 2333-67 du CGCT, alinéas 15 et 16 ? (« En cas d'extension du périmètre d'un EPCI doté de fiscalité propre, [...], le taux de versement destiné au financement des services de mobilité applicable sur le territoire des communes incluses peut être réduit ou porté à zéro par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de douze ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement destiné au financement des mobilités n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur. »)

La modulation du VM au sein d'un EPCI concerne donc bien le cas où le périmètre de l'EPCI est modifié (citer ici l'article du CGCT). Il s'agit d'une modulation de rattrapage dans le temps, donc transitoire.

La LOM introduit une souplesse dans la capacité de modulation du taux de prélèvement du VM entre EPCI d'une AOM de type PETR ou syndicat (de transport, SCoT, PNR), sans limitation de durée, destinée à tenir compte des spécificités des EPCI membres de l'AOM et à inciter à la constitution d'AOM supra-communautaires si les caractéristiques locales de la mobilité le justifient.

Comment les EPCI peuvent-ils être accompagnés pour évaluer les conséquences de l'institution du VM sur leurs territoires (autre qu'un cabinet privé) : simulations, etc. ?

Il convient de rappeler que le VM est un outil politique pour soutenir une politique mobilité. Trois leviers de financements existent pour organiser des services de mobilité : la tarification de l'usage du service (usagers), le versement mobilité dont peuvent s'acquitter certains employeurs et le budget de la collectivité. La mobilisation de ces leviers et leur pondération s'inscrit donc dans la politique de mobilité plus globale de l'AOM.

Les cellules régionales France Mobilité, le Cerema et le MTE peuvent fournir des explications aux conditions de prélèvement du versement mobilité dont les modalités sont précisées dans la Foire aux questions France Mobilité (rubrique financement).

Les DIRECCTE et URSAF peuvent fournir des éléments sur le nombre d'entreprises concernées par le VM sur un territoire donné. La DRFIP et les DDFIP peuvent également intervenir gratuitement auprès des collectivités pour évaluer les conséquences financières de la mise en place du VM

4 Questions techniques sur la politique et les services mobilité

Est-ce que le plan de mobilité rural peut valoir plan de mobilité simplifié ? Si pas de prise de compétence, quelles sont les marges de manœuvre de mise en œuvre du PMR ?

Le plan de mobilité simplifié étant défini de manière très souple par la LOM, le portage d'un plan de mobilité rurale pré-existant par l'AOM locale pour en devenir le plan de mobilité simplifié pourra raisonnablement être recherché.

Sans prise de compétence AOM, la communauté de communes et les communes conservent leurs autres compétences (voirie, urbanisme, etc.) qui peuvent leur permettre de contribuer à la mise en œuvre opérationnelle du plan de mobilité simplifié.

Dans le cas où la région deviendrait AOM locale, c'est bien elle qui serait compétente pour mettre en œuvre le PDMS. Elle pourrait déléguer une partie de sa compétence à l'EPCI pour organiser certains services, mais elle n'a aucune obligation dans ce sens. En tout état de cause, dans le cas où la région est AOM locale, un dialogue soutenu entre la région et l'EPCI est très fortement recommandé.