

Ce document récapitule les réponses apportées par les services de l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté et la cellule régionale France Mobilités aux questions qui ont été formulées lors du webinaire « La LOM en Bourgogne-Franche-Comté » du 8 septembre 2020.

## Sommaire de la foire aux questions

La compétence d'organisation de la mobilité .....	2
L'autorité organisatrice de la mobilité : cas des PETR.....	4
Transferts de services suite à la prise de compétence de la communauté de communes.....	5
Comité des partenaires .....	5
Bassins de mobilité et contrat opérationnel de mobilité.....	6
Versement mobilité.....	7
Transport scolaire.....	7
Politiques régionales d'accompagnement de la loi LOM .....	9
Délégation d'attributions ou de services à des autorités organisatrices de second rang .....	10

## 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 compétence d'organisation de la mobilité

Quelle articulation entre la compétence d'organisation de la mobilité de la communauté de communes et la compétence voirie des communes pour la réalisation de travaux ? Quelle possibilité d'intervention directe de la Communauté de communes, par exemple pour l'aménagement d'une aire de covoiturage ?

En cas de prise de compétence mobilité par la Communauté de communes, un projet d'aménagement de piste cyclable ou d'aire covoiturage sera forcément porté par la Communauté de communes ou cela pourra être conservé par la commune dans sa compétence voirie ?

Les deux compétences voirie et organisation de la mobilité sont indépendantes. La compétence voirie des communes (ou le cas échéant de la communauté de communes) leur permettra d'intervenir sur les aires de covoiturage ou sur l'aménagement de voies cyclables. Cela devra se faire en cohérence avec l'AOM et la Région qui définissent à leurs échelles une politique de mobilité sur le territoire et qui établissent un schéma de développement des aires de covoiturage au titre de l'article L. 1231-15 du code des transports.

Quelle est la différence entre la prise de compétence « non sécable » et l'exercice « à la carte » de la compétence d'organisation de la mobilité ?

Peut-on prendre des compétences mobilité à la carte ?

La compétence « non sécable » 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 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.

Une communauté de communes gère déjà un service de transport à la demande et envisage d'organiser des services de mobilité active et de mobilité partagée. Sans délibération de sa part pour prendre la compétence mobilité, pourrait-elle encore gérer ces services au 1<sup>er</sup> juillet 2021 ?

En droit, pour organiser un service de transport à la demande, il faut être AOM. Si la communauté de communes ne prend pas la compétence, **elle ne pourra plus organiser le service** : celui-ci sera organisé par la Région qui interviendra dès le 1<sup>er</sup> juillet 2021 en substitution sur le territoire de la communauté de communes.

## Quelles sont les échéances à respecter pour la prise de compétence mobilité ?

Si la communauté de communes souhaite exercer la compétence d'AOM, les communes doivent lui transférer la compétence. Ce transfert a lieu selon les règles de droit commun en matière de transfert de compétences entre communes et intercommunalités, définies à l'article L. 5211-17 du CGCT

Le conseil communautaire de la communauté de communes doit d'abord délibérer (vote à la majorité simple) **avant le 31 mars 2021**. Cette délibération est ensuite notifiée à chaque commune de la communauté de communes. Les conseils municipaux ont alors trois mois pour délibérer sur ce transfert (vote à la majorité simple).

Le transfert sera acté s'il recueille l'avis favorable des deux tiers des communes représentant la moitié de la population, ou de la moitié des communes représentant les deux tiers de la population ainsi que celui de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée (majorité qualifiée). À défaut de délibération prise par une commune, son avis sera réputé favorable.

Si le conseil communautaire et la majorité qualifiée des conseils municipaux se sont prononcés en faveur d'un transfert de compétence, le transfert est prononcé par arrêté du Préfet de département et prend effet **au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet 2021**.

## Une communauté de communes peut-elle transférer uniquement une partie de la compétence mobilité, par exemple conserver la location de vélo mais transférer le transport à la demande à un PETR ?

Contrairement à une collectivité territoriale, **une communauté de communes ne peut pas déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire**. Une communauté de communes AOM peut transférer sa compétence d'organisation de la mobilité à un PETR, mais ce transfert concerne obligatoirement l'ensemble de la compétence.

Toutefois, 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 la région, au département, à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

## La prise de compétence nécessite un certain investissement de la part des communautés de communes, notamment le recrutement de personnels. Quels financements sont possibles pour la prise de compétence ?

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

- 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/>
- Le versement mobilité (VM) pourra être perçu par une autorité organisatrice de la mobilité sous condition d'organiser un service de transport régulier. Ce VM pourra financer toutes les dépenses (fonctionnement et investissement) liées à la mise en œuvre des services et des actions de mobilité de la communauté de communes.

- 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, SM) 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 VM

## L'autorité organisatrice de la mobilité : cas des PETR

Si le PETR ne correspond pas au bassin de mobilité mais est plus large, est-ce que le PETR peut exercer la compétence mobilité ou faut-il créer un syndicat ?

Le PETR peut être AOM s'il s'est vu transférer la compétence d'AOM par l'ensemble de ses EPCI membres. La délimitation des bassins de mobilité ne fait pas obstacle à ce transfert de compétence au PETR. Toutefois, si les EPCI d'un PETR devenu AOM se retrouvaient dans différents bassins de mobilité, une bonne pratique consisterait à revoir la carte des bassins de mobilité de façon à ce que le territoire du PETR devenu AOM soit regroupé au sein d'un même bassin de mobilité.

Un PETR peut-il devenir AOM sur une partie seulement de son territoire (par exemple si seulement une partie des communautés de communes qui composent le PETR lui transfèrent leur compétence mobilité) ?

Non, le PETR ne peut être AOM que sur l'ensemble de son territoire. Il ressort de l'étude des dispositions relatives aux PETR (articles L. 5741-1 à L. 5741-5 du CGCT) que la plupart des évolutions le concernant se font sur proposition de son comité syndical, par délibérations concordantes de ses membres. La prise de compétence mobilité par le PETR nécessite donc :

- La prise de compétence par chacun des EPCI membres du PETR, dans le calendrier commun de la prise de compétence pour les communautés de communes (délibération de la communauté de communes avant le 31 mars 2021)
- Une délibération du PETR indiquant qu'il souhaite prendre la compétence après transfert par ses EPCI membres
- Des délibérations concordantes de l'ensemble des EPCI membres du PETR, lui accordant le transfert de la compétence mobilité

## Transferts de services suite à la prise de compétence de la communauté de communes

Quels sont les délais pour demander la reprise par la communauté de communes de certains services organisés par la Région suite prise de compétence mobilité ?

Lorsqu'une communauté de communes prend la compétence mobilité et qu'elle souhaite reprendre les services organisés par la Région dans son ressort territorial, ce transfert est assuré **dans un délai convenu avec la Région**. Il n'y a pas d'échéance particulière et la communauté de communes peut ne jamais demander le transfert.

Le transfert porte alors 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.

Si une communauté de communes se saisit de la compétence mobilité, doit-on mobiliser la CLECT dans le cas où une ou plusieurs communes de cette communauté de communes assuraient et organisaient un service de mobilité (transport à la demande par exemple) ?

Oui. Si une communauté de communes prend la compétence mobilité, les services de mobilités précédemment organisés par une ou plusieurs de ses communes membres lui sont automatiquement transférés. Seule la CLECT est alors compétence pour évaluer le montant des charges transférées.

A noter que les services organisés par les communes dans le cadre de délégations de compétence de la part de la Région, sont considérés comme des services régionaux et ne sont transférés à la communauté de commune que si elle demande à la Région le transfert des services régionaux intégralement inclus dans son ressort territorial.

## Comité des partenaires

A quelle échelle territoriale les comités des partenaires doivent-ils être constitués ?

Le comité des partenaires est mis en place par chaque AOM locale et régionale. Il est institué par délibération de l'AOM ou de l'AOM régionale, à l'échelle du ressort territorial de l'AOM.

La Région, lorsqu'elle est AOM locale sur le territoire de communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité, doit également mettre en place un comité des partenaires. La Région peut mutualiser ces comités des partenaires sans toutefois dépasser l'échelle du bassin de mobilité. Ainsi, si la Région est AOM locale sur 3 communautés de communes dont 2 sont sur le même bassin de mobilité, elle pourra mettre en place 2 comités des partenaires, l'un étant le comité des partenaires au titre du territoire des deux communautés de communes qui sont dans le même bassin de mobilité.

Le comité des partenaires ne doit-il pas s'instaurer dès la promulgation de la loi ?

La loi ne fixant pas d'échéance de mise en place des comités des partenaires, leur mise en place est prévue dès l'entrée en vigueur de la loi. Cette disposition s'applique donc dès le 1er janvier 2020, pour les AOM locales existantes et l'AOM régionale, ou au plus tard le 1er juillet 2021 pour les communautés de communes devenues AOM et la Région devenue AOM locale sur le territoire de communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité.

## Bassins de mobilité et contrat opérationnel de mobilité

A quelle échelle territoriale les contrats opérationnels de mobilité sont-ils conclus ?

Le contrat opérationnel de mobilité est défini à l'échelle du bassin de mobilité, avec un règlement d'intervention commun. La contractualisation d'un point de vue juridique sera conclue avec les EPCI.

Quel sera concrètement le contenu d'un contrat opérationnel de mobilité ?

Le contrat opérationnel de mobilité 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. Il peut porter sur certains ou sur l'intégralité des points déclinant le rôle de chef de file de la Région, selon les besoins locaux.

Le contrat opérationnel de mobilité 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, notamment en milieu rural, 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 autorités organisatrices de la mobilité.

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 (aire de covoiturage, service d'autopartage, arrêt de transport en commun, voie réservée, parking relais, infrastructures cyclables, bornes de recharge...).

Comment la Région Bourgogne-Franche-Comté va gérer les limites inter-régionales ?

La délimitation du bassin de mobilité revient à la Région, suivant une approche souple. Rien n'interdit un EPCI d'appartenir à plusieurs bassins de mobilité. Si les spécificités locales le justifient, un bassin de mobilité inter-régional (qui recoupe plusieurs régions) pourra être défini. Les régions concernées doivent alors en valider le périmètre.

Les relations inter-régionales dans les bassins de mobilité sont à définir. Toutes les régions n'ont pas encore défini leur cartographie des bassins de mobilité.

## Versement mobilité

Quels sont les montants (ou mode de calcul pour se faire une idée du montant mobilisable sur un territoire donné) que l'on peut avoir au travers du versement mobilité ?

Le versement mobilité (VM), qui remplace le versement transport (VT), est un impôt basé sur les salaires, qui touche les employeurs publics ou privés dont un ou plusieurs établissements localisés dans le ressort territorial de l'AOM ayant institué le VM emploient au moins 11 salariés.

Le taux du VM est fixé par l'AOM dans le respect des plafonds fixés par la loi, qui sont notamment fonction du nombre d'habitants de l'EPCI et du caractère touristique ou non du ressort territorial de l'EPCI (présence ou non de communes classées touristiques). Pour les communautés des communes de 10 000 à 50 000 habitants, le taux plafond est par exemple de 0,6% de la masse salariale (majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique).

La part du VM dans le budget des AOM est extrêmement variable. En moyenne en France le VM représente environ 40 à 45 % du financement des AOM, mais ce résultat inclut les grosses métropoles françaises et Île-de-France Mobilité où la part du VM est importante. Pour les communautés de communes qui ont peu de grands employeurs, le rendement du VM sera faible.

Le taux du VM est uniforme à l'échelle de l'EPCI. 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.

## Transport scolaire

Quels sont les différents scénarios possibles concernant les transports scolaires : transfert ou non à la Communauté de communes en tant qu'en AOM locale, délégation à la Région...

Sur le périmètre d'une communauté de communes, le transport scolaire est assuré par la région pour les services qui dépassent le périmètre de la communauté de communes, et, pour les services intégralement dans le ressort territorial de la communauté de communes :

- Par la région quand bien même la communauté de communes devient AOM mais ne demande pas le transfert des services de transports routiers. La région continue d'organiser ces services et peut les adapter.
- Par la communauté de communes AOM lorsque celle-ci a demandé à reprendre les lignes régionales intégralement comprises dans son ressort territorial. Il y a alors transfert des services. La communauté de communes AOM peut ensuite déléguer le transport scolaire à la Région mais pas les autres services de transports routiers réguliers ou à la demande.
- Par la région si elle devient AOM locale à défaut de prise de compétence d'AOM par la communauté de communes

Un syndicat intercommunal pourra-t-il toujours organiser des transports scolaires par délégation de la Région (ou de la communauté de communes si elle se saisit de la compétence mobilités) ?

Oui.

Pour une communauté de communes qui déciderait de laisser gérer les transports scolaires par la Région Bourgogne-Franche-Comté, quelles sont les possibilités de demander des aménagements dans modalités du transport scolaire ?

En l'absence de demande de la communauté de communes devenue AOM, la Région reste responsable de l'exécution des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transport scolaire intégralement inclus dans le ressort territorial de la communauté de communes, que la Région organisait précédemment. La Région continue à organiser ces services. Elle peut reprendre des marchés quand ceux-ci s'achèvent. Dans ce cadre, ces services sont assimilés à des dessertes locales et la région informe la communauté de communes AOM de toute modification.

Tant que la communauté de communes AOM n'a pas décidé de demander le transfert des services régionaux intégralement effectués par la région sur son ressort territorial, les modalités d'action de la CC seront les suivantes :

- Concernant les services organisés par la Région sur le territoire de la communauté de communes, toute modification d'une ligne existante, création d'une nouvelle ligne ou modification des conditions d'exploitation du service (fréquences, horaires...) incombe à la Région. Il conviendra donc de passer par un dialogue local entre la Région et la communauté de communes.
- En matière de services réguliers, à la demande, la communauté de communes pourra organiser ses propres services, qui constitueront une offre complémentaire aux offres de la région.
- En matière de transport scolaire, la spécificité de ce service conduit à traduire la poursuite de l'organisation des services par la région par la poursuite de la prise en charge des élèves, quand bien même les circuits devraient évoluer du fait de nouveaux élèves ou de nouvelle offre scolaire. Il ne serait pas envisageable de prévoir un découpage avec une prise en charge d'élèves « historiques » par la région, les nouveaux élèves relevant de la responsabilité de l'AOM. En poursuivant son service, la région continue d'être responsable du transport scolaire et de son fonctionnement.



## Politiques régionales d'accompagnement de la loi LOM

A-t-on une idée du nombre d'EPCI souhaitant prendre la compétence au niveau régional en Bourgogne-Franche-Comté ?

En Bourgogne-Franche-Comté, les réunions de concertation qui seront lancées en octobre 2020 dans les bassins de mobilité permettront de mesurer avec les acteurs de l'opportunité et de la volonté des EPCI de prendre la compétence AOM.

La Région Bourgogne-Franche-Comté incite-t-elle les Communautés de communes à prendre la compétence ?

Oui et Non. Les EPCI ou Pays/PETR évaluent avec la Région de l'opportunité de prendre la compétence au regard de leur projet de territoire. A noter que la Région Bourgogne-Franche-Comté en tant qu'AOM locale associera comme parties prenantes les communautés de communes qui n'auraient pas souhaité prendre la compétence mobilité

La Région peut-elle fournir une carte actualisée des différents bassins de mobilité ?

La carte actualisée des bassins de mobilité est reprise dans la présentation diffusée lors du webinaire.

Comment obtenir des informations sur les services organisés par la Région Bourgogne-Franche-Comté internes au ressort territorial d'une communauté de communes ou d'un groupement de communautés de communes ?

La demande doit être faite par courrier à la Direction des Mobilités et des Infrastructures de la Région Bourgogne-Franche-Comté

Comment la Région Bourgogne-Franche-Comté s'est-elle organisée en interne pour répondre à cette nouvelle loi ? L'organisation interne de la Région s'est-elle renforcée pour mener à bien l'accompagnement des territoires ?

La Région Bourgogne-Franche-Comté a recruté deux chargées de mission animatrice des mobilités (1er septembre et 1er octobre 2020) pour travailler avec l'ensemble des acteurs des bassins de mobilité sur la prise de compétence mobilité et des services de mobilité envisagés, et pour construire les contrats opérationnels avec les territoires.

Les communautés de communes qui ont récemment mis en place des services de type « Rézopouce » sont-elles parties trop tôt, ce type de service trouvant son pendant dans les futurs services Mobigo ?

Les deux services peuvent cohabiter. Ils ne répondent pas aux mêmes besoins des habitants.

Y aura-t-il des modifications pour les centres sociaux ou les missions locales qui organisent des services de mobilité solidaires ?

Ces structures restent indispensables dans les territoires et elles seront associées à la fois dans les comités partenaires et dans les plans d'actions de la mobilité solidaire que la Région établira avec les Départements.

## Délégation d'attributions ou de services à des autorités organisatrices de second rang

Si une communauté de communes prend la compétence d'organisation des mobilités alors qu'une de ses communes organise déjà un service de transport régulier, la communauté de communes peut-elle déléguer l'organisation de ce service à la commune par convention ?

Lorsqu'une communauté de communes prend la compétence mobilité, elle se verra transférer automatiquement les services de mobilité (service de transport régulier, à la demande, scolaire...) organisés par ses communes. Elle ne pourra pas les déléguer aux communes concernées car **une communauté de communes ne peut pas déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire.**

Toutefois, 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).

En cas de prise de compétence mobilité par une communauté de communes, les services organisés par des communes, autorités organisatrices de second rang par délégation de la Région sont-ils automatiquement transférés à la communauté de communes ? Ou le sont-ils seulement dans le cas où la communauté de communes demande à la Région de lui transférer les services qu'elle organise sur le territoire de la communauté de communes ?

Les services organisés par les communes autorités organisatrices de second rang dans le cadre de délégations de compétence de la part de la Région sont considérés comme des services régionaux. En cas de prise de compétence par la communauté de communes, ils ne seront transférés à la communauté de commune que si elle demande à la Région le transfert des services régionaux intégralement inclus dans son ressort territorial. S'il s'agit de services de transport scolaires, la communauté de communes pourra à son tour les déléguer à des autorités organisatrices de second rang.

Une communauté de commune est autorité organisatrice de second rang de la Région Bourgogne-Franche-Comté et bénéficie de subventions dans le cadre d'une convention avec la Région pour l'organisation d'un service de transport à la demande. Que devient ce financement en cas de prise ou non de la compétence ?

Si la communauté de communes ne prend pas la compétence mobilités, les conventions de délégation de compétence accordée par la région à des autorités organisatrices de second rang restent valable jusqu'à leurs dates d'échéance.

Si la communauté de communes prend la compétence mobilités, les conventions de délégation de compétences resteront également valables tant que la communauté de communes ne demandera pas à la Région le transfert des services. Si la communauté de communes demande ce transfert, il concernera à la fois les services organisés directement par la Région et ceux organisés par les autorités organisatrices de second rang.