



## Note d'éclairage

### Cadre juridique de la coopération entre collectivités en matière de mobilité

La présente note a été élaborée par les services de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), la direction générale des collectivités locales (DGCL), le Cerema et les associations de collectivités (Régions de France, Départements de France, Intercommunalités de France, Association nationale des pôles territoriaux et des pays, Association des maires de France, Groupement des autorités responsables de transport).

#### Introduction : éléments de contexte

Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et leurs groupements que sont les syndicats mixtes, les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) et les pôles métropolitains (qui peuvent depuis la loi « 3DS »<sup>1</sup> être AOM), ainsi que la région sont amenés à coopérer dans la mise en œuvre de la politique de mobilité.

Ainsi, différentes lois sont venues renforcer les modalités de coopération en matière de services de mobilité entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et plus généralement entre les collectivités, avec des degrés plus ou moins souples d'intégration :

- Des collaborations ponctuelles peuvent intervenir sous la forme de délégation de service ou de mutualisation de services ;
- La coopération est accentuée lors de la constitution d'un syndicat mixte SRU qui assure une mission de coordination des services de ses AOM membres, voire dans certains cas l'organisation de services si elle lui est confiée ;
- Le transfert de la compétence de mobilité à des groupements de collectivités (syndicats mixtes, pôles métropolitains et PETR), qui deviendront alors AOM sur leur ressort territorial.

La présente note d'éclairage a pour objet de préciser les trois degrés de coopération ponctuelle (**Partie 1**) ; la coopération via un syndicat mixte SRU (**Partie 2**) ; et par transfert de la compétence de mobilité à un groupement de collectivités (**Partie 3**). L'organisation de services n'est pas le seul objet de coopération entre les collectivités en matière de mobilité. L'animation de la politique de la mobilité, la conduite d'études et les aspects financiers sont également des enjeux qui s'inscrivent dans divers cadres de coopération (**Partie 4**).

---

<sup>1</sup> Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale

## Partie 1 : La coopération ponctuelle entre les AOM par la délégation de services et par la mutualisation de services

### 1.1. La délégation de services

Base juridique : article [L.1111-8](#) du CGCT et articles [L.1231-4](#) et [L.3111-9](#) du CT

#### Définition de la délégation

Lorsqu'une collectivité territoriale délègue sa compétence à une autre collectivité territoriale, dans les conditions prévues à l'article [L.1111-8](#) du CGCT ou de tout autre mécanisme dérogatoire du CT, la compétence ainsi déléguée est exercée par la collectivité délégataire au nom et pour le compte de la collectivité délégante. Les mécanismes particuliers de délégation en vigueur dans le CT sont exclusifs de l'application du mécanisme de droit commun prévu par le CGCT<sup>2</sup>.

**Une collectivité ne peut déléguer qu'une compétence dont elle est attributaire en propre.** Dès lors, aucune subdélégation n'est en principe possible, sauf exception prévue par le CT (ex : cas des transports scolaires en région Île-de-France en application de l'article [L.3111-15](#) du CT).

**La délégation intervient dans un cadre établi par convention,** dont le contenu attendu est précisé à l'article [R.1111-1](#) du CGCT. Cette dernière stipule les objectifs à atteindre, les modalités du contrôle de l'autorité délégante sur l'autorité délégataire, ainsi que le cadre financier. Une fois la convention signée, les deux parties à la convention sont tenues par les termes décidés. **Une délégation est une forme de prestation de services, qui ne dessaisit pas le titulaire initial de la compétence.**

Zoom - Délégation / Transfert : quelles différences ?		
	Délégation	Transfert
Durée	Limitée, déterminée par la convention	Pérenne (sous réserve des possibilités de restitution de la compétence transférée)
Exemples de formules	« déléguer » / « délégation » (Art. L.1111-8 du CGCT, L.1231-4 du CT) « au nom et pour le compte de » (Art. L.1111-8, L.5210-4 du CGCT) « confier par convention » (Art. L.3111-9 du CT)	« transférer / transfert » (Art. L.1231-1 II al 2, L.3111-8 du CT) « en lieu et place de » (Art. L.1231-11 du CT)
Effets sur la collectivité ayant la compétence à l'origine	Le délégant reste compétent	Abandon de la compétence Dessaisissement total
Cadre financier	Prévu par la convention de délégation	Principe de neutralité budgétaire : à la date du transfert, celui-ci doit être accompagné de ressources équivalentes aux charges affectées

<sup>2</sup> Conseil d'État dans son arrêt du 12 mai 2017, n°[397364](#), relatif à la nouvelle répartition des compétences en matière d'interventions économiques des collectivités territoriales et de leurs groupements issue de l'application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE)

## La délégation en matière de politique de la mobilité

La délégation de services est dérivée de la délégation de compétence, même si le code des transports emploie principalement la notion de délégation de services. Par exemple, l'article [L.1231-4](#) du CT envisage une délégation de tout ou partie de service, mais cela reste une délégation de compétence.

**La région, en tant qu'AOM régionale ou locale**, bénéficie de plusieurs possibilités de délégation de sa compétence de mobilité et de transports scolaires, prévues par le code des transports.

Délégations par la région			
Qui peut déléguer ?	A qui ?	Quelle compétence déléguer ?	Quel cadre ?
Région AOM régionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (communes, département)</li> <li>- EPCI à fiscalité propre</li> <li>- Groupements (syndicats mixtes ouverts ou fermés, PETR, pôles métropolitains) AOM</li> <li>- Syndicats mixtes SRU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attributions (ex : contribuer au développement des mobilités actives)</li> <li>- Services (ex : ligne de transport régional entre deux AOM)</li> </ul>	Art. L.1231-4 CT (dans les conditions prévues à l'art. L.1111-8 CGCT ; renvoi à l'art. L.1231-3 CT)
Région AOM régionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (communes, département)</li> <li>- EPCI</li> <li>- Syndicats mixtes</li> <li>- Etablissements d'enseignement</li> <li>- Associations (parents d'élèves, familiales)</li> </ul>	Transport scolaire	Art. L.3111-9 CT (dans les conditions prévues à l'art. L.1111-8 CGCT)
Région AOM locale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (communes, département)</li> <li>- EPCI à fiscalité propre</li> <li>- Groupements AOM</li> <li>- Syndicats mixtes SRU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attributions (ex : élaborer un PDMS)</li> <li>- Services (ex : organiser une ligne de transport régulier)</li> </ul>	Art. L.1231-4 CT (dans les conditions prévues à l'art. L.1111-8 CGCT ; renvoi à l'art. L.1231-1-1 CT)

**Les EPCI à fiscalité propre AOM et les groupements de collectivités AOM** ne peuvent en principe que déléguer l'organisation des transports scolaires, au titre du code des transports. Toutefois, une exception existe pour les communautés de communes uniquement, introduite dans l'article [L.1111-8](#) du CGCT par la loi 3DS.

### Délégations par les collectivités locales (hors région)

Qui peut déléguer ?	A qui ?	Quelle compétence déléguer ?	Quel cadre ?
EPCI à fiscalité propre AOM : communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (communes, département, région)</li> <li>- EPCI</li> <li>- Syndicats mixtes</li> <li>- Etablissements d'enseignement</li> <li>- Associations (parents d'élèves, familiales)</li> </ul>	Transport scolaire	Art. L.3111-9 CT (dans les conditions prévues à l'art. L.1111-8 CGCT)
Groupements AOM : syndicats mixtes, PETR, pôles métropolitains AOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (communes, département, région)</li> <li>- EPCI</li> <li>- Syndicats mixtes</li> <li>- Etablissements d'enseignement</li> <li>- Associations (parents d'élèves, familiales)</li> </ul>	Transport scolaire	Art. L.3111-9 CT (dans les conditions prévues à l'art. L.1111-8 CGCT)
EPCI à fiscalité propre AOM : communautés de communes seulement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités territoriales (département et région seulement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attributions (ex : contribuer au développement des mobilités actives)</li> <li>- Services (ex : organiser un service de transport à la demande)</li> </ul>	Art. L.1111-8 CGCT

### Foire aux questions sur les délégations en matière de mobilité

- ❖ Un groupement de collectivités (syndicat mixte ouvert ou fermé, PETR, pôle métropolitain) peut-il déléguer sa compétence de mobilité ?

Base juridique : articles [L.1111-8](#) et [L.5111-1](#) du CGCT

Non, sauf pour l'organisation des transports scolaires.

Une collectivité territoriale peut déléguer tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire à une autre collectivité ou à un EPCI à fiscalité propre. Un EPCI à fiscalité propre peut également être autorisé, par ses statuts et avec l'accord de ses membres, à déléguer tout ou partie d'une compétence qui lui a été transférée par ses communes membres à un département ou à une région.

Les syndicats, PETR, pôles métropolitains ne sont pas des collectivités territoriales ni des EPCI-FP mais des groupements de collectivités territoriales au titre de l'article [L.5111-1](#) du CGCT. Dès lors, ils ne peuvent pas déléguer leur compétence de mobilité, excepté pour l'organisation du transport scolaire (art. [L.3111-9](#) du CT).

- ❖ Une communauté de communes AOM peut-elle déléguer tout ou partie de sa compétence de mobilité sur le fondement de l'article L.1111-8 du CGCT ?

*Base juridique : article [L.1111-8](#) du CGCT et article [L.1231-1](#) du CT*

Oui, mais uniquement au département ou à la région.

L'article [L.1111-8](#) du CGCT vise des « compétences transférées par [les] communes membres » de l'EPCI à fiscalité propre (EPCI-FP). Il ne vaut donc que pour les compétences facultatives qui seraient transférées, les compétences obligatoires n'étant pas transférées par les communes membres, mais par le seul effet de la loi.

Cette disposition est donc applicable seulement aux communautés de communes puisque celles-ci ont pu devenir AOM après transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres (art. [L.1231-1](#) du CT). Elle n'est pas applicable aux communautés d'agglomération, aux communautés urbaines et aux métropoles pour lesquelles la compétence d'AOM est une compétence obligatoire par le seul effet de la loi.

Ainsi, une communauté de communes AOM peut déléguer tout ou partie de sa compétence de mobilité à la région ou au département, dans les conditions prévues à l'article [L.1111-8](#) du CGCT.

- ❖ Un EPCI à fiscalité propre peut-il confier à une de ses communes membres la gestion d'un service de mobilité au travers d'une convention de gestion ?

*Base juridique : articles [L.3633-4](#), [L.5214-16-1](#), [L.5215-27](#), [L.5216-7-1](#), [L.5217-7](#) du CGCT*

Oui, mais de manière ponctuelle et dans le respect des conditions détaillées ci-après.

La convention de gestion prévue par l'article [L.5214-16-1](#) du CGCT n'est pas une délégation de service/compétence. Pour mémoire, la délégation de service/compétence aux communes est uniquement possible pour le transport scolaire (art. [L.3111-9](#) du CT).

En effet, la convention de gestion relève du champ des prestations de services, donc d'une forme de mutualisation entre un EPCI-FP et une commune. Les prestations de services réalisées sur le fondement d'une habilitation légale ou statutaire doivent se situer dans le prolongement des compétences de l'EPCI. Elles ne peuvent avoir qu'un caractère ponctuel et marginal par rapport à l'activité de l'EPCI, apprécié à la lumière du volume d'activité dans le cadre de la prestation et de la durée de celle-ci. Ces prestations sont soumises au respect des dispositions du code de la commande publique, lorsqu'elles sont conclues à titre onéreux, et doivent également justifier d'un intérêt public.

**Ressources** - ces prestations de services sont régies par des mécanismes normés que la DGCL a explicités dans le guide des coopérations intercommunales : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/collectivites-locales-un-guide-pour-simplifier-et-encourager-les-cooperations>).

Cette réponse vaut pour les communautés de communes (art. [L.5214-16-1](#) du CGCT), les communautés d'agglomération (art. [L.5216-7-1](#) du CGCT), les communautés urbaines (art. [L.5215-27](#) du CGCT), les métropoles (art. [L.5217-7](#) du CGCT), et la métropole de Lyon (art. [L.3633-4](#) du CGCT).

- ❖ Un syndicat mixte peut-il se voir déléguer un service de mobilité (hors cas du syndicat mixte SRU) ?

*Base juridique : article [L.1231-4](#) du CT (délégation région à un syndicat mixte AOM), article [L.3111-9](#) du CT (délégation transport scolaire)*

Oui. Deux cas de délégation sont prévus par le code des transports :

1. Un syndicat mixte AOM peut se voir déléguer un service par la région (art. [L.1231-4](#) du CT).
2. Un syndicat mixte, AOM ou non, peut se voir déléguer le transport scolaire par l'autorité compétente (art. [L.3111-9](#) du CT).

❖ Un PETR peut-il se voir déléguer un service de mobilité ?

*Base juridique : article [L.1231-4](#) du CT (délégation région à un PETR AOM), article [L.3111-9](#) du CT (délégation transport scolaire) et article [L.5741-2 I](#) du CGCT (PETR)*

Oui. Trois cas sont prévus:

1. Un PETR AOM peut se voir déléguer un service par la région (art. [L.1231-4](#) du CT).
2. Un PETR, AOM ou non, peut se voir déléguer le transport scolaire par l'autorité compétente (art. [L.3111-9](#) du CT). En effet, juridiquement un PETR est un syndicat mixte.
3. Le PETR peut se voir déléguer une partie de la compétence d'AOM, dès lors que ces actions sont prévues dans le projet de territoire du Pôle en vigueur, conformément au cadre légal (art. [L.5741-2](#) du CGCT).

Ce cas constitue une délégation de compétence spécifique au profit du PETR menant des « actions », dans le cadre du projet de territoire, au nom et pour le compte de ses EPCI membres ayant la qualité d'AOM. Il s'agit d'un cas de délégation spécial dérogeant à l'article [L.1111-8](#) du CGCT.

Ainsi, une fraction seulement de la compétence d'AOM peut être déléguée notamment sous forme de délégation de certains services (par exemple des services de transport à la demande), d'actions d'animation, d'étude ou encore de recrutement d'un chargé de mission mobilité pour la réalisation des actions.

❖ Un pôle métropolitain peut-il se voir déléguer un service de mobilité ?

*Base juridique : article [L.1231-4](#) du CT (délégation région à un pôle métropolitain AOM), article [L.3111-9](#) du CT (délégation transport scolaire)*

Oui, dans deux cas prévus par le code des transports :

- Un pôle métropolitain peut se voir déléguer un service par la région dès lors que ce pôle métropolitain est AOM (art. [L.1231-4](#) du CT).
- Un pôle métropolitain, AOM ou non, peut se voir déléguer le transport scolaire par l'autorité compétente (art. [L.3111-9](#) du CT, à raison de sa qualité juridique de syndicat mixte).

❖ Dans quelle mesure un syndicat mixte SRU peut-il se voir déléguer un service de mobilité ?

*Base juridique : articles [L.1231-10](#) et [L.1231-11](#) du CT (syndicat mixte SRU) et article [L.1231-4](#) du CT (délégation par la région)*

Oui, dans deux cas :

- Un syndicat mixte SRU peut se voir déléguer par la région toute attribution ou tout ou partie d'un service (art. [L.1231-4](#) du CT)
- Un syndicat mixte SRU peut se voir déléguer le transport scolaire par l'autorité compétente (art. [L.3111-9](#) du CT), à raison de sa qualité juridique de syndicat mixte.

Ne pas confondre ces deux cas de délégation avec le transfert prévu à l'article [L.1231-11](#) du CT selon lequel un syndicat mixte SRU peut organiser des services de mobilité en lieu et place d'un ou de plusieurs de ses membres.

## 1.2. La mutualisation de services entre AOM

### Principe de la mutualisation

**L'AOM est compétente pour les services de mobilité situés intégralement dans son ressort territorial. Lorsque ces services dépassent le ressort territorial de l'AOM, la compétence relève de la région** (art. [L.1231-3](#) du CT).

Par conséquent, si une AOM souhaite organiser un service qui dépasse de son ressort territorial, en collaboration avec une AOM voisine, elle dispose de 2 montages possibles :

1. Les AOM peuvent organiser une ligne de transport par délégation de la région, mais elles ne pourront pas lever de VM au titre de l'organisation de cette ligne particulière. La délégation est conclue entre l'AOM locale qui organise le service et la région, en associant l'autre AOM locale afin de recueillir son accord pour le dépassement sur son ressort territorial du service. Pour rappel, si l'AOM locale organise un service de transport régulier sur son ressort territorial elle peut lever du VM qui pourra éventuellement financer la ligne régionale déléguée.
2. Les AOM peuvent transférer leur compétence d'AOM à un syndicat mixte, un PETR ou à un pôle métropolitain qui deviendra alors AOM et organisera tous les services à l'intérieur de son périmètre. Le syndicat mixte AOM pourra lever du versement mobilité s'il s'agit d'une ligne de transport régulier.

❖ L'organisation d'une ligne de bus entre deux AOM nécessite-elle une délégation de la région ?

*Base juridique : article [L.1231-3](#) du CT*

Oui, chaque AOM est compétente pour les services de mobilité situés intégralement dans son ressort territorial, en dehors c'est la région qui est compétente, quel que soit le mode de transport considéré.

### Définition du ressort territorial

Le dépassement du ressort territorial de l'AOM doit être considéré de manière souple au regard des contraintes d'organisation et de gestion du service. **Il est caractérisé lorsqu'un arrêt est desservi sur un ressort territorial autre que celui de l'AOM organisant le service.**

## Partie 2 : La coopération entre AOM au travers d'un syndicat mixte SRU

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a prévu la création, à l'initiative d'AOM, de syndicats mixtes de transports, dit « SRU ». Ils ont trois missions obligatoires de coordination des services, de l'information multimodale et de la tarification/billettique. Ils sont régis par les articles [L.1231-10](#) et [L.1231-11](#) du CT.

Les syndicats mixtes SRU ne sont pas AOM et n'organisent pas de services à leur initiative. Ils peuvent cependant se voir transférer l'organisation de services de mobilité en lieu et place d'un ou plusieurs de leurs membres (art. [L.1231-11](#) du CT), y compris des services ferroviaires dans le cas où la région est membre du syndicat.

### 2.1. La gouvernance et le périmètre d'action d'un syndicat mixte SRU

❖ Qui sont les membres adhérents d'un syndicat mixte SRU ?

*Base juridique : article [L.1231-10](#) du CT*

Un syndicat mixte de type SRU est composé d'AOM (locales et/ou régionales) et, éventuellement, des départements sans que ces derniers n'aient besoin de transférer une compétence.

Dès lors, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre n'ayant pas la compétence d'AOM ne peuvent pas être membres d'un syndicat mixte SRU.

❖ Quelle place possible pour des communautés de communes non AOM au sein d'un syndicat mixte SRU ?

Un syndicat mixte de type SRU est composé d'AOM (locales et/ou régionales) et, éventuellement, des départements.

L'association, indirecte, des communautés de communes non AOM à un syndicat mixte SRU peut se faire au moyen d'un comité consultatif (sans voix délibérative) expressément prévu par les statuts du syndicat mixte SRU.

❖ Un syndicat mixte SRU peut-il être un syndicat mixte AOM ?

Oui, si tout ou partie de ses membres lui ont transféré cette compétence.

Au seul titre de la coordination entre AOM telle que définie par l'article [L.1231-10](#) du CT, le syndicat mixte SRU n'est pas une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) mais un outil de coordination.

Le syndicat mixte SRU peut, néanmoins, organiser certains services, sur le fondement non de la qualité d'AOM, mais des dispositions légales de l'article [L.1231-11](#) du CT dans sa rédaction issue de la LOM. S'il peut lever du versement mobilité additionnel, il ne peut lever du versement mobilité au motif que ses membres lui ont confié l'organisation d'un service.

Pour qu'un syndicat mixte SRU devienne AOM, il faut que la compétence de mobilité lui soit transférée par tout ou partie de ses membres. Il deviendra alors un syndicat mixte AOM compétent à ce titre sur le périmètre des EPCI-FP qui lui ont transféré cette compétence et il pourra alors lever du versement mobilité sur ce périmètre.

## 2.2. Le versement mobilité additionnel levé par le syndicat mixte SRU

*Base juridique : articles [L.5722-7](#) du CGCT (VMA) et [L.5722-7-1](#) du CGCT (VM); articles [L.1231-10](#) et [L.1231-11](#) du CT (syndicat mixte SRU)*

### Distinction entre le versement mobilité et le versement mobilité additionnel

**Le versement mobilité (VM) est un impôt, pouvant être instauré par une AOM, assis sur la masse salariale des employeurs de 11 salariés et plus situés dans le ressort territorial de l'AOM locale, conditionné à la mise en place d'un service de transport régulier (non scolaire).** L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

**Le VM peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM.** C'est le cas par exemple d'un service de mobilité et de 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, partagées ou solidaires (ex : plateforme de covoiturage, garage solidaire, ou encore en partie des infrastructures relevant de la compétence voirie telles que des pistes cyclables, des aires de covoiturage...).



L'article [L.5722-7](#) du CGCT a donné la **possibilité au syndicat mixte de prélever un versement, dit « versement mobilité additionnel » (VMA)**, destiné au financement des services de mobilité selon des conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement identiques à celles prévues en matière de versement mobilité pour les AOM en dehors de la région Ile-de-France (art. [L.2333-64](#) à [L.2333-75](#) du CGCT), mais à un taux limité. Le syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité additionnel (VMA) « *dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'INSEE, dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité* ».

**Un syndicat mixte SRU ne peut pas prélever de VM autre que le VMA**, car c'est une association d'AOM, mais pas une AOM, sauf si ses membres lui transfèrent cette compétence.

### La prévalence du taux de VM plafond dans le calcul du taux de VMA

Comme son nom l'indique, le versement mobilité « additionnel » perçu par un syndicat mixte SRU vient s'ajouter au versement mobilité éventuellement perçu par chaque AOM sur son ressort territorial.

Toutefois, la loi prévoit des règles strictes quant au cumul du VM et du VMA, le premier prévalant sur le second. En effet, le législateur n'a pas souhaité déposséder les AOM locales de la possibilité de mobiliser au taux maximum le versement mobilité prélevé au sein de leurs ressorts territoriaux, en fonction des plafonds autorisés par l'article [L.2333-67](#) du CGCT. En aucun cas, la somme des 2 taux ne doit dépasser le taux plafond de VM que pourrait percevoir le syndicat mixte s'il était AOM sur tout son périmètre. La règle suivante doit donc être respectée :

**Sur le ressort territorial de chaque AOM,  $VMA + VM \text{ plafond de l'AOM} < (\text{ou} =) VM \text{ plafond applicable à une AOM virtuelle qui aurait le même périmètre que le SM SRU}^3$ .**

Ainsi, c'est la différence de périmètre entre AOM et SM SRU, ou plus exactement le changement de strate de population associé, qui, dès lors qu'il modifie le taux plafond, laisse une place pour un VMA, place limitée à la différence entre les taux plafonds des deux périmètres.

S'y ajoute un **plafonnement du VMA à 0,5%** dans tous les cas.

Il est donc possible, comme le rappelle explicitement la circulaire de 2002, que ce mécanisme de prévalence du VM plafond théorique sur le VMA conduise à une impossibilité de lever du VMA ou à un taux réduit de VMA au sein du périmètre d'une AOM (ou d'une communauté de communes non AOM, voir point suivant).

### La modulation du VM et du VMA

Pour les EPCI-FP (communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole) AOM : l'AOM ne peut pas moduler son taux de VM sur le territoire. Un taux unique de VM s'applique sur l'ensemble de son ressort territorial.

Pour les groupements de collectivités (syndicat mixte, PETR, pôle métropolitain) AOM : l'AOM peut moduler le VM au niveau des EPCI-FP le composant, selon deux critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal des EPCI membres.

De la même manière, un syndicat mixte SRU peut moduler le VMA qu'il perçoit au niveau des EPCI-FP le composant, selon deux critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal des EPCI.

---

<sup>3</sup> Plus exactement, le périmètre du SM SRU concerné par le prélèvement du VMA (aire urbaine et communes multipolarisées). Dans ce qui suit, les populations à considérer pour les SM SRU sont celles de ce périmètre.

## Foire aux questions sur le VM et le VMA

### ❖ Que permet de financer le VMA ?

La compétence principale d'un syndicat mixte SRU est la coordination des services, l'information multimodale et la tarification/ billettique (3 missions obligatoires). Le versement mobilité additionnel qu'il peut prélever permet de financer ces missions.

Le VM comme le VMA sont chacun « *destiné au financement des services de mobilité* », dans des périmètres néanmoins différents (art. [L.5722-7](#) et [L.5722-7-1](#) du CGCT). Dès lors, rien ne s'oppose à ce que le VMA levé par un syndicat mixte SRU au titre de sa compétence principale de coordination serve également à financer l'organisation des services qui lui sont transférés.

Le VMA peut en outre financer des « *services de transports publics, qui sans être effectués entièrement sur le ressort territorial [...] concourent à la desserte du territoire dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité* » (art. [L.2333-68](#) du CGCT). Le syndicat mixte SRU peut donc subventionner un service qui ne lui a pas été transféré, dès lors qu'il dessert son périmètre, et qu'il a conclu une convention avec l'AOM organisant le service.

### ❖ Un syndicat mixte SRU peut-il lever du VMA sur le périmètre d'une communauté de communes qui n'a pas pris la compétence d'AOM ?

Base juridique : article [L.5722-7 al 2](#) du CGCT

Oui, mais son taux est limité comme dans le cas où la communauté de communes est AOM.

Le syndicat mixte SRU peut prélever un VMA « *dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'INSEE, dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité* ».

S'agissant des modalités de calcul du versement mobilité additionnel, la règle de plafonnement trouve aussi à s'appliquer dans ce cas.

Concrètement, il convient de tenir compte du VM théorique que chaque communauté de communes pourrait lever si elle était AOM, ou reprenait la compétence d'AOM à la région, de sorte que : VM additionnel + VM AOM plafond (sur périmètre de la communauté de communes) < VM plafond (sur périmètre AOM virtuel équivalent périmètre SM SRU). Le taux de plafond de VM à retenir est de 0,6%.

#### Exemples de cumul des taux de plafond de VM et de VMA

*Exemple 1 : Une communauté de communes « X » non AOM se situe dans le périmètre d'un syndicat mixte SRU **de plus de 100 000 habitants** et dans le périmètre de prélèvement du VMA. Le taux virtuel maximum de VMA que le syndicat mixte SRU pourrait prélever (si tout son périmètre était un ressort territorial AOM) est de **1%**. Le taux VM plafond que la communauté de communes « X » pourrait prélever si elle était AOM est de 0,6%. Dès lors, le syndicat mixte SRU ne peut prélever sur les employeurs de la communauté de communes « X » qu'un taux de VMA de 0,4% maximum (soit 1% - 0,6%).*

*Exemple 2 : Une communauté de communes « Y » non AOM se situe dans le périmètre d'un syndicat mixte SRU **de moins de 100 000 habitants** et dans le périmètre de prélèvement du VMA. Le taux virtuel maximum de VMA que le syndicat mixte SRU pourrait prélever (si tout son périmètre était un ressort territorial AOM) est de **0,55%**. Le taux VM plafond que la communauté de communes « Y » pourrait prélever si elle était AOM est de 0,6%. Dès lors le syndicat mixte SRU ne peut pas prélever de VMA sur les employeurs de la communauté de communes « Y » car le taux de VM plafond virtuel de la communauté de communes (0,6%)*

dépasse le taux virtuel maximum de VMA que le syndicat mixte SRU pourrait prélever (0,55%).

❖ Un syndicat mixte SRU peut-il moduler le VMA selon les projets envisagés sur les territoires de ses membres ?

Non, seuls deux critères légaux permettent de moduler le taux de VMA sur le territoire des EPCI du syndicat mixte SRU et ils sont basés, d'une part, sur la densité démographique et, d'autre part, sur le potentiel fiscal de l'EPCI.

### Partie 3 : La coopération intégrée : le transfert de la compétence d'AOM à un groupement de collectivités (syndicats mixtes, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux et pôles métropolitains)

#### 3.1. Principe

Base juridique : article [L.1231-1](#) du CT

Depuis la LOM du 24 décembre 2019, **les syndicats mixtes, ouverts ou fermés, les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux peuvent devenir AOM** si tout ou partie de leurs EPCI membres leur transfèrent cette compétence.

Avec la loi 3DS du 21 février 2022, **les pôles métropolitains peuvent également devenir AOM** dans les mêmes conditions.

#### 3.2. La reprise de la compétence d'AOM par les communautés de communes pour transfert de la compétence à un groupement

**Une communauté de communes non AOM peut décider de reprendre la compétence d'AOM à la région, dans le cadre d'une évolution de la structuration locale en matière de gouvernance** (III de l'article [L.1231-1](#) du CT, dans sa rédaction amendée par la loi 3DS).

La loi prévoit plusieurs cas de reprise de compétence par les communautés de communes :

Cas 1 - La communauté de communes fusionne avec, au moins, une autre communauté de communes pour créer une nouvelle communauté de communes ou, le cas échéant une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ou une métropole. Dans ces derniers cas (CA, CU, Métropole), la reprise est obligatoire eu égard au statut du nouvel EPCI-FP.

Cas 2 - La communauté de communes décide de se scinder pour créer un nouvel EPCI à fiscalité propre distinct.

Cas 3 - La communauté de communes se transforme en un EPCI à fiscalité propre relevant d'une autre catégorie (une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ou une métropole). Dans ce cas, la reprise est obligatoire eu égard au statut du nouvel EPCI-FP.

Cas 4 - La communauté de communes délibère en vue d'adhérer à un groupement existant disposant de la compétence d'AOM (syndicat mixte, PETR ou pôle métropolitain déjà AOM).

Cas 5 - La communauté de communes délibère en vue d'adhérer à un groupement qui serait créé pour être AOM. Autrement dit, plusieurs EPCI à fiscalité propre, dont la communauté de communes, se regroupent pour créer un groupement auquel elles vont transférer leur compétence d'AOM.

Cas 6 - La communauté de communes délibère en vue de transférer la compétence d'AOM au groupement dont elle est membre (syndicat mixte, PETR, pôle métropolitain) et qui n'avait pas encore la compétence d'AOM.

## Partie 4 : Les objets de coopération entre les collectivités

La coopération entre les collectivités en matière de mobilité se matérialise au travers de l'organisation de services de mobilité, d'actions d'animation, de conduite d'études mais également de co-financement. Par ailleurs, de nouvelles coopérations se développent au niveau local au travers d'entreprises publiques.

Tous ces objets de coopération s'inscrivent dans les différents cadres de coopération précédemment évoqués (cf. parties 1, 2 et 3).

**Ressources :** des exemples de coopération sont disponibles dans les fiches mobilités actives, partagées et solidaires publiées sur le site de France Mobilités

- mobilités actives :

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Zoom%20sur%20les%20mobilit%C3%A9s%20actives.pdf>

- mobilités partagées – autopartage :

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Zoom%20sur%20les%20mobilit%C3%A9s%20partag%C3%A9es%20-%20autopartage.pdf>

- mobilités partagées – covoiturage :

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Zoom%20sur%20les%20mobilit%C3%A9s%20partag%C3%A9es%20-%20covoiturage.pdf>

- mobilités solidaires :

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Zoom%20sur%20les%20mobilit%C3%A9s%20solidaires.pdf>

### 4.1. Animation

Les actions d'animation recourent des **actions de sensibilisation, de conseil et de communication**. Elles visent à faire évoluer les comportements dans une perspective de management de la mobilité et à fidéliser les usagers dans leurs pratiques de mobilité alternative à l'usage de la voiture individuelle.

**Elles peuvent être entreprises conjointement par des AOM et des collectivités non AOM**, de manière à apporter une réponse adaptée aux enjeux locaux, en fonction des publics cibles et du périmètre d'action. Par exemple, des actions pourraient être co-construites pour répondre aux enjeux de mobilité particuliers d'un parc naturel régional (ici, syndicat mixte non AOM) sur le périmètre de plusieurs collectivités territoriales et de leurs groupements.

Les actions d'animation peuvent être mises en place en entreprise, auprès de certains publics (par exemple : demandeurs d'emploi, scolaires, étudiants, personnes en situation de vulnérabilité notamment sociale ou économique...) ou directement auprès des administrés.

#### **Exemples d'actions d'animation (liste non exhaustive) :**

- La mise à disposition de plateformes de covoiturage ;
- Les services de conseil en mobilité ;
- La mutualisation des groupes de travail pour l'élaboration de plans de mobilité simplifiés par chaque AOM
- L'établissement de schémas (schéma d'aires de covoiturage, schéma directeur vélo) ;
- La sensibilisation à la sécurité routière ;

- *L'apprentissage et la pédagogie (vélo-école municipale, la découverte du vélo en milieu scolaire);*
- *L'organisation d'ateliers entre acteurs au sein d'un périmètre prédéfini pour partager leurs plans d'actions et définir une stratégie commune à l'échelle du territoire (par exemple, à l'échelle d'un PNR).*

### Foire aux questions sur l'animation

- ❖ Un PETR non AOM peut-il mener des actions d'animation et de sensibilisation en matière de politique de mobilité ?

*Base juridique : article [L.5741-2](#) I du CGCT (PETR)*

Oui, un PETR peut se voir déléguer une partie de la compétence d'AOM, dès lors que ces actions sont prévues dans le projet de territoire du Pôle en vigueur, conformément au cadre légal (art. [L.5741-2](#) du CGCT).

En effet, l'article [L.5741-2](#) du CGCT prévoit une délégation de compétence spécifique au profit du PETR menant des « actions », dans le cadre du projet de territoire, au nom et pour le compte de ses EPCI membres ayant la qualité d'AOM. Il s'agit d'un cas de délégation spécial dérogeant à l'article [L.1111-8](#) du CGCT.

Ainsi, une fraction seulement de la compétence d'AOM peut être déléguée notamment sous forme de délégation de certains services (par exemple des services de transport à la demande), d'actions d'animation, d'études ou encore de recrutement d'un chargé de mission mobilité pour réaliser les actions prévues.

- ❖ Un EPCI de SCoT ou un syndicat mixte de SCoT peut-il mener des actions en matière de politique de mobilité ?

*Base juridique : articles [L.1231-1](#), [L.1214-19](#) et [L.1214-36-1](#) du CT et article [L.143-16](#) du code de l'urbanisme*

Oui, s'il est AOM, et en matière de planification s'il n'est pas AOM.

Un syndicat mixte ou un EPCI porteur de SCoT peut être AOM s'il s'est vu transférer la compétence de mobilité par ses EPCI membres (art. [L.1231-1](#) du CT).

Même sans bénéficier d'un transfert de la compétence d'AOM, un EPCI ou un syndicat mixte porteur de SCoT peut voir sa compétence élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité (art. [L.1214-19](#) du CT) ou d'un plan de mobilité simplifié (art. [L.1214-36-1](#) du CT), avec l'accord de toutes les AOM présentes sur le ressort territorial du SCoT. Le plan doit couvrir l'ensemble du périmètre de compétence de l'EPCI ou du syndicat mixte porteur de SCoT ainsi que la totalité des ressorts territoriaux des AOM de son périmètre. La mise en œuvre des actions prévues par le plan ainsi élaboré reposera en partie sur les AOM locales membres de la structure portant le SCoT.

### 4.2. Etudes

Au niveau local, les collectivités peuvent être amenées à coopérer pour réaliser des études d'opportunité, de faisabilité ou encore d'optimisation, dans le champ de la mobilité. Elles ne peuvent intervenir de cette façon qu'au titre de compétences dont elles disposent.

Ainsi, une collectivité non AOM peut financer la réalisation d'une étude en matière de mobilité au titre d'une autre de ses compétences et en se rapprochant de l'AOM compétente sur le territoire.

### 4.3. La coopération financière

La coopération financière désigne les situations dans lesquelles une collectivité participe financièrement, par exemple par fonds de concours ou subvention, à la mise en place d'un service de mobilité ou à toute action visant à développer les mobilités sur son territoire. Elle ne vise donc pas l'organisation, ni l'exploitation de services de transport.

#### Au titre de la compétence de mobilité

Les AOM, locales et régionales, sont compétentes pour contribuer au développement des mobilités actives, partagées et solidaires (art. [L.1231-1-1](#) et [L.1231-3](#) du CT), c'est-à-dire participer techniquement ou financièrement à un service de mobilité ou à une action de soutien, mis en œuvre par une autre entité, soit publique au titre d'une autre compétence, soit privée.

Exemples	Mobilités actives	Mobilités partagées	Mobilités solidaires
Soutien à des actions portées par une autre entité publique	<ul style="list-style-type: none"><li>Soutien financier aux gestionnaires de voirie compétents pour la réalisation d'aménagements cyclables (pistes, stationnements)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Soutien financier aux gestionnaires de voirie compétents pour la réalisation d'aménagements destinés au covoiturage (aires de stationnements, voies réservées)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Soutien financier à une collectivité ayant mis en place une plateforme de mobilité solidaire au titre de sa compétence sociale</li></ul>
Soutien à des actions portées par une entité privée	<ul style="list-style-type: none"><li>Aide à l'achat de vélo, VAE, vélo cargo</li><li>Subvention à une association gérant un atelier de réparation de vélo</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Subvention d'acteurs associatifs ou privés portant une plateforme de mise en relation des covoitureurs</li><li>Incitation financière directe versée aux covoitureurs, selon les modalités prévues à l'art. <a href="#">L.1231-15</a> du CT</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Subvention à une association mettant en place du transport d'utilité sociale</li><li>Aides individuelles à la mobilité, à caractère social telles que le chèque mobilité, l'aide à l'obtention du permis de conduire, l'aide à l'achat de véhicule</li></ul>

#### Cas des services ferroviaires

Les métropoles, les communautés urbaines, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ou les syndicats auxquels elles ont transféré leur compétence d'AOM peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin spécifique ou en vue d'assurer un surcroît de desserte (art. [L.2121-3-1](#) du CT).

#### Au titre d'une autre compétence

Les collectivités peuvent contribuer au financement d'actions portées par une autre entité publique ou privée, y compris des actions en matière de mobilité au titre des compétences qu'elles détiennent telles que les compétences voirie, tourisme (ex : transport par câble en communes de montagne), sociale, éducation (ex : financement des accompagnateurs dans les transports scolaires).

## Foire aux questions sur la coopération financière

### ❖ Une collectivité non AOM peut-elle organiser un service public de location de bicyclettes ?

*Base juridique : article [L.5214-16-2](#) (communautés de communes) du CGCT*

Oui, dans une certaine mesure et selon sa catégorie.

Le CGCT prévoit une disposition particulière pour la mise en place d'un service de location de bicyclettes, exclusivement au bénéfice des communautés de communes (art. [L.5214-16-2](#) du CGCT).

Nota : L'AOM qui souhaite réaliser des aménagements cyclables doit détenir la compétence voirie. Si c'est systématiquement le cas pour les métropoles et communautés urbaines, ça ne l'est pas pour les communautés d'agglomération et communautés de communes, qui doivent obtenir le transfert de cette compétence de la part des communes membres.

Le transfert de compétence peut toutefois se limiter aux seules voies concernées par les aménagements cyclables, pour lesquelles l'AOM doit au préalable définir l'intérêt communautaire (art. [L.5216-5 II 1°](#) et [L.5214-16 II 3°](#) du CGCT).

### ❖ Une collectivité non AOM peut-elle contribuer financièrement à un service de mobilité ?

Oui, dès lors que son action est fondée sur autre compétence qu'elle détient. La compétence sociale, par exemple, d'une commune ou d'un département lui permet de pouvoir cofinancer l'instauration d'une tarification sociale d'un service de mobilité ou de financer des plateformes de service de transport destiné à des publics spécifiques.

## 4.4. Des coopérations croisées pour une mise en œuvre concertée des actions

Le législateur, en permettant aux collectivités territoriales et à leurs groupements, de créer et/ou de devenir actionnaires de sociétés coopératives d'intérêt collectif (1947 et 2022), de sociétés d'économie mixte (1983), de sociétés publiques locales (2010) et de sociétés d'économie mixte à opération unique (2014), a facilité l'intervention des collectivités en matière économique, tout en la circonscrivant dans un cadre d'intervention tourné exclusivement vers l'intérêt général.

La qualité d'investisseur permet aux collectivités :

- De contrôler la société grâce à la présence des élus dans les organes dirigeants ;
- Une transparence financière totale, la collectivité exerçant un contrôle sur la gestion et la situation financière.

## Définitions et typologie des entreprises publiques locales

Les collectivités territoriales peuvent créer des entreprises publiques sous la forme de :

Zoom sur les types d'entreprises publiques locales			
	SPL	SEML	SEMOP
Base juridique	Article L.1531-1 du CGCT	Articles L.1521-1 et suivants du CGCT	Articles L.1541-1 et suivants du CGCT
Constitution du capital	Capital uniquement public (une ou plusieurs personnes publiques actionnaires)	Capitaux publics et privés (deux actionnaires au minimum, dont au moins une personne de droit privé)	Capitaux publics et privés
Capital public	100%	Entre 50% et 85%	Entre 34% et 85%
Objet	Souplesse dans les domaines d'activité	Souplesse dans les domaines d'activité	Intervient uniquement sur un objet pré-identifié
Périmètre territorial	Limité au territoire des actionnaires publics membres	Dépend de l'objet (service public à gérer ou opération à réaliser)	Dépend de l'objet (périmètre d'une opération ou ressort géographique de l'actionnaire public)
Bénéficiaires	Uniquement les actionnaires publics	Toute personne, y compris les actionnaires publics	Uniquement l'actionnaire public
Relations entre les collectivités et leur société	Exerce ses activités pour le seul compte de ses actionnaires publics, sans publicité ni mise en concurrence préalable	Exerce ses activités pour le compte de ses actionnaires publics, après mise en concurrence systématique	Un unique contrat et une seule mise en concurrence initiale pour choisir un opérateur privé

### Les entreprises publiques locales en matière de mobilité

#### Les SPL et les SEML

Les SPL et les SEML sont compétentes pour réaliser des activités d'intérêt général, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial, y compris en matière de transport et de mobilité. Elles peuvent agir par exemple pour le développement de l'électromobilité et des mobilités alternatives à la voiture individuelle, la construction de transports collectifs en site propre, la gestion d'un réseau de transport collectif, la location de vélos, le soutien aux mobilités partagées...

Les collectivités territoriales et leurs groupements ne peuvent créer des SPL ou des SEML que dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées (pour les SEML) ou reconnues par la loi (pour les SPL). Toutefois, cela ne signifie pas que toutes les personnes publiques actionnaires doivent exercer l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la société. En effet, « la réalisation de l'objet de ces sociétés concourt à l'exercice d'au moins une compétence de chacune des collectivités territoriales et de chacun des groupements de collectivités territoriales qui en sont actionnaires » (art. [L.1522-1 3°](#) et [L.1531-1 al 2](#) du CGCT).

#### Les sociétés coopératives d'intérêt collectif

Les SCIC se présentent comme un outil de développement des projets d'économie sociale et solidaire. Aussi, les services qu'elles fournissent doivent revêtir un caractère d'utilité sociale.



En particulier la loi 3DS a mis en exergue la faculté pour des communes et leurs groupements de pouvoir délibérer pour participer au capital d'une SCIC dont l'objet est de fournir des services de transport, sous réserve que cette participation soit justifiée par un intérêt local (art. [L.2253-1 al 2](#) du CGCT et loi [n° 47-1775](#) du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération).

**Ressources :**

Publication Cerema et Agir « Les sociétés publiques locales dans le champ de la mobilité », parue le 27 octobre 2020, : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/societes-publiques-locales-champ-mobilite>

Publication Banque des territoires « Développer les solutions de mobilités avec les Entreprises Publiques Locales », parue en septembre 2020 actualisée en janvier 2022 : <https://www.banquedesterritoires.fr/developper-les-solutions-de-mobilite-avec-les-entreprises-publiques-locales>

### Foire aux questions sur les entreprises publiques locales

- ❖ Qui peut être actionnaire public d'une SEML/SPL dont l'objet social porte sur la mobilité et le transport ?

*Base juridique : articles [L.1521-1](#) et [L.1531-1](#) du CGCT*

De manière générale, peuvent être membres, en tant qu'actionnaires d'une SPL ou d'une SEML, les communes, les départements, les régions et leurs groupements tels que définis par l'article [L.5111-1](#) du CGCT, dont notamment les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes ouverts ou fermés, les pôles métropolitains et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux.

Pour participer à une SPL/SEML, il faut que l'objet social de la société concoure « à l'exercice d'au moins une compétence de chacune des collectivités territoriales et de chacun des groupements de collectivités territoriales qui en sont actionnaires » (articles [L.1522-1 3°](#) et [L.1531-1 al 2](#) du CGCT). Il ne ressort pas de ces dispositions que les actionnaires publics d'une SEML/SPL, dont l'objet social s'inscrit dans le champ de la mobilité, doivent nécessairement être AOM. De fait, l'objet social « mobilité » d'une SPL/SEML peut concourir à l'exercice d'autres compétences exercées par les collectivités territoriales et leurs groupements telles que la compétence voirie et stationnement pour les communes, la compétence sociale pour les communes et les départements.

Par conséquent, peuvent être actionnaires d'une SEML/SPL agissant dans le champ de la mobilité, des collectivités territoriales et leurs groupements, AOM ou non, dès lors qu'ils exercent au moins une compétence en lien avec l'objet social de la société.