

CYCLE DE WEBINAIRES SUR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES



Document « Questions/réponses LOM »

Webinaire Prise de compétence AOM du 3 septembre 2020

Cellule France Mobilités Hauts-de-France

NB : Ce document capitalise l'ensemble des questions posées avant le webinaire grâce au formulaire d'inscription ainsi que les questions posées en direct lors du webinaire. En rouge sont apportées les réponses à ces questions diverses, d'ordre général sur la LOM et sur la mobilité et d'autres portant sur les modalités financières et administratives liées à la prise de compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Ce document a été relu par les services du ministère de la transition écologique (DGITM).

Questions sur la stratégie « mobilité »

- **Comment mettre en œuvre la compétence mobilité dans "l'hyper-ruralité" ?**

Réponse : Les solutions doivent être adaptées au territoire « hyper-rural » en fonction des besoins de mobilité observés et de l'offre existante. La plateforme France mobilités (disponible sur le site France mobilités) recense des solutions innovantes et notamment dans les territoires ruraux et très ruraux, elle permet de trouver des exemples et la marche à suivre pour déployer ces solutions.

- **Comment déployer des solutions innovantes pour tous et dans tous les territoires, et plus particulièrement en zones rurales et périurbaines ?**

Réponse : Les solutions doivent être adaptées au territoire en fonction des besoins de mobilité observés et de l'offre existante. La plateforme France mobilités (disponible sur le site France mobilités) recense des solutions innovantes et notamment dans les territoires ruraux et périurbains, elle permet de trouver des exemples et la marche à suivre pour déployer ces solutions.

- **Quels moyens est-il possible de mobiliser pour mettre en place une stratégie mobilité ambitieuse à l'échelle d'un EPCI rural ?**

Réponse : Il est possible d'établir un plan de mobilité simplifié pour mettre en place une stratégie mobilité à l'échelle d'un EPCI rural. Le plan de mobilité simplifié permet à une AOM non soumise à l'obligation de plan de mobilité de mettre au point une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire. Ce plan de mobilité est dit "simplifié" car la liste des thématiques à traiter n'est pas imposée. De plus, la procédure d'élaboration du document est allégée (participation du public prévue mais sans enquête publique). Enfin, le PDMS n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme. Souple d'utilisation, ce document convient à tout type d'AOM dont le territoire n'est pas couvert par un plan de mobilité (y compris la région lorsqu'elle intervient en qualité d'AOM de substitution; elle élabore alors le plan sur le territoire d'une ou plusieurs communautés de communes concernées et situées dans le même bassin de mobilité).

Il faut également se saisir des opportunités financières proposées (par exemple l'AMI TENMOD qui permet de financer une partie des actions de mobilités).

Il est possible de mobiliser les leviers financiers à la disposition des communautés de communes, il peut s'agir des dispositifs de soutien de l'Etat (DSIL, CPER, DTER,DPV,TDIL). Il est également souhaitable de répondre à des appels à projets et manifestation d'intérêt, de contracter un prêt auprès de la Banque des territoires (mobi prêts).

Il est possible pour les AOM de solliciter l'aide de la cellule régionale France mobilités pour réfléchir à la stratégie. Il est également possible de participer à l'API Prise de compétence AOM lancé par le CEREMA (informations disponibles sur le site internet du Cerema).

La stratégie doit se définir en fonction des bassins de mobilités. Ils sont définis par le conseil régional en concertation avec les AOM du territoire, les syndicats mixtes SRU, les départements ainsi que les communautés de communes sur le territoire desquelles la région sera AOM locale « par substitution», ils couvrent l'intégralité du territoire régional : un bassin de mobilité est composé de plusieurs EPCI à fiscalité propre. Son périmètre suit les contours administratifs des EPCI (sauf exception). En fonction des caractéristiques locales de la mobilité, un bassin de mobilité peut recouper le territoire de plusieurs régions (lorsqu'un pôle générateur de mobilité se situe dans une région limitrophe à son territoire d'attraction par exemple).

Questions générales sur la LOM et la prise de compétence

- **Quelle est l'histoire du transfert de la compétence mobilité à travers les lois des collectivités françaises ?**

Réponse : En matière de gouvernance, la logique issue de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 (LOTI) par mode s'efface au profit d'une vision plus globale de la mobilité (multimodalité/intermodalité) et territoriale de la mobilité. Ainsi, d'un modèle assez cloisonné par mode et par acteur (avec la Région compétente pour le ferroviaire, les Départements pour les territoires ruraux/peu denses avec le scolaire et l'interurbain et les communes pour le transport urbain), on tend progressivement vers une gouvernance des politiques de mobilité conduite à deux échelles : au niveau régional dans une logique de maillage et au niveau intercommunal. C'est ce schéma que l'on retrouve en matière de planification avec le SRADDET, le schéma régional de l'intermodalité et les plans de déplacements urbains. Ce schéma est amorcé avec les récentes lois de décentralisation (Maptam/Notre) grâce auxquelles la Région se voit transférer les compétences du Département, et les AOM au niveau intercommunal qui sont compétentes pour tous les services sur leur ressort territorial. La LOM s'inscrit en continuité en proposant une gouvernance articulée autour de ces deux collectivités, chacune renforcée dans ses compétences et sa capacité à agir à son niveau. La LOM quant à elle porte son attention sur la question des territoires ruraux en affirmant que les enjeux de mobilité ne résident pas seulement dans l'urbain et qu'il importe d'apporter des solutions dans les territoires ruraux. En toute logique, elle place l'intercommunalité (les communautés de communes) comme acteur de premier plan à l'échelle locale et lui garantit une souplesse d'articulation avec la Région pour les services lourds notamment en matière de transports scolaires qui peuvent rester organisés par les Régions. Il est toutefois prévu un mécanisme de substitution qui permettrait à la Région d'exercer en plus de son rôle de maillage, la compétence d'AOM locale à la place de l'intercommunalité.

- **L'intervalle entre le 31 mars et le 1er juillet semble trop court. Comment doit-on législativement considérer la date du 1er juillet?**

Réponse : La date du 1er juillet 2021 est la date légale imposée par la loi. Celle-ci doit être respectée. A défaut, c'est la Région qui deviendra AOM locale. Par ailleurs, il convient de rappeler que légalement dans le cas de transfert de compétences, un délai de 3 mois existe pour recueillir l'avis des communes sur le transfert. Le délai pour le transfert de la compétence mobilité s'appuie donc sur le droit commun des transferts.

- **Le calendrier fixé par la loi, amendé à la marge par l'ordonnance sanitaire, est-il tenable avec des exécutifs intercommunaux qui ne seront réellement en place qu'à la mi-septembre ?**

Réponse : Le nouveau calendrier prévoit effectivement un décalage de l'échéance de la prise de compétence **au 31 mars 2021**, initialement prévu au 31 décembre 2020. Ce calendrier est tenable du point de vue des procédures. Quant à la prise de décision de la collectivité, il importe de rappeler que l'esprit de la loi est que la communauté de communes exerce ce rôle d'AOM locale à l'instar des autres intercommunalités et que le transfert emporte une habilitation à agir pour la communauté de communes.

La question clé à se poser durant cet intervalle est la suivante : en quoi la Région est plus pertinente que ma communauté de communes à exercer la compétence mobilité au niveau local (en plus de son rôle d'AOM régionale qu'elle continuera à exercer) ?

- **Quels "pouvoirs" cela donne-t-il à la région d'être AOM locale à la place de l'EPCI ?**

Réponse : En préalable, il convient de rappeler que le fait pour la Région de devenir AOM locale a pour conséquence « de mettre fin » à la compétence de la communauté de communes et ses communes en matière de mobilité, ainsi seule la Région sera fondée à agir. Pour les communes, elles pourront le cas échéant demander à continuer à exercer les services qu'elles organisaient mais ne pourront en mettre en place d'autres. La Région en tant qu'AOM locale pourra notamment organiser à la place de l'EPCI sur le ressort territorial de celui-ci, ie **tout ce qui relève de la compétence d'une AOM** :

- des services réguliers de transport public ou des services à la demande,
- des services de transport scolaire,
- des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.
- des services de mobilité solidaire.
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces...),
- des services de transports de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elle pourra également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de piste cyclables...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...).

Elle pourra également élaborer un plan de mobilité sur le territoire d'une ou plusieurs communautés de communes n'ayant pas pris la compétence d'AOM et situées dans le même bassin de mobilité. **Elle aura la charge d'organiser le comité des partenaires** qui réunira les usagers et employeurs du territoire de l'EPCI.

- **Est-on sûr que l'organisation des transports scolaires sera bien facultative en cas de prise de compétence ?**

Réponse : Oui, l'organisation des transports scolaires sera facultative en cas de prise de compétence. Dans le cas où une ligne de transport scolaire organisée par la région se retrouve incluse dans le ressort territorial de la communauté de communes nouvellement AOM, ce n'est qu'à la demande de la communauté de communes que l'organisation du transport scolaire (en même temps que l'ensemble des lignes régulières et de transport à la demande organisées par la région et situées dans le ressort territorial de la communauté de communes) lui sera transférée dans un délai convenu avec la Région.

Attention, l'AOM ne pourra pas prélever de versement mobilité si elle organise une ligne de transport scolaire sans organiser une ligne régulière.

- **Un Pôle métropolitain peut-il devenir AOM?**

Réponse : Le pôle métropolitain est un établissement public constitué par accord entre des EPCI à fiscalité propre ainsi que, le cas échéant, la métropole de Lyon, en vue d'actions d'intérêt métropolitain, afin de promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale. Sa création nécessite que l'un de ses membres compte plus de 100 000 habitants. En l'état actuel du droit, le pôle métropolitain ne fait pas partie des entités mentionnées à l'article L. 1231-1 du code des transports pouvant devenir AOM.

Pour que la compétence d'AOM (avec l'ensemble des droits et obligations attachés) puisse être prise à ce niveau, les EPCI appartenant au pôle métropolitain devront se structurer en un syndicat mixte, puis transférer la compétence d'AOM au syndicat dans les conditions prévues par l'article L. 1231-1 du code des transports. Pour cette question, il faut se référer à l'article L. 1231-1 du code des transports et à l'article L. 5731-1 du code général des collectivités territoriales (définition du pôle métropolitain).

- **Quelle place des citoyens dans le processus : information, connaissance des attentes et pratiques ?**

Réponse : Les citoyens peuvent disposer d'informations en visitant le site France mobilités (FAQ notamment) et en posant des questions directement auprès des AOM ou des collectivités. Les citoyens (associations) seront consultés dans le cadre du comité des partenaires. Les entreprises peuvent aussi être impliquées et seront consultées lors du comité des partenaires.

- **Qu'est-ce que cela change pour les acteurs économiques qui ne sont pas soumis aux obligations légale de type PDMIE ?**

Réponse : Cette question pourra trouver des réponses plus précises lors du webinaire dédié aux employeurs le 3 novembre prochain. Le forfait mobilité durable a été mis en place par la LOM. Sa date d'entrée en vigueur, initialement fixée au 1er juillet 2020, a été avancée au 11 mai 2020 afin de tenter de juguler la hausse du trafic automobile après la fin du confinement lié à l'épidémie de Coronavirus - Covid 19. Le dispositif du forfait mobilité durable a été instauré par le décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 publié au Journal officiel du 10 mai.

Les employeurs seront associés à l'élaboration de la politique de mobilité sur le territoire au travers du comité des partenaires. Cela permettra de concerter et construire des solutions au plus près des besoins et faciliter les synergies entre acteurs.

Questions sur les modalités de la prise de compétence AOM

- **Quelles sont les différentes formes de mobilité concernées par la prise de compétence ?**

Réponse : L'AOM est chargée d'organiser la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux. En aucun cas, la loi ne fixe d'obligations à l'AOM quant aux services à mettre en place.

L'AOM prend la compétence d'organisation de la mobilité et l'exerce en choisissant de mettre en place les services adaptés aux besoins des habitants.

Elle peut par exemple décider, si ses spécificités territoriales le justifient, d'organiser uniquement une ligne de transport à la demande, un service d'autopartage, et de ne pas mettre en place une ligne régulière de bus.

- **Quelles démarches pour prendre la compétence ?**

Réponse : Il faut que l'EPCI prenne une délibération actant la prise de compétence, après accord de ses communes membres dans les conditions de majorités qualifiées prévues par le droit commun du transfert de compétences (accord des deux tiers des communes représentant la moitié de la population, ou la moitié des communes représentant les deux tiers de la population, ainsi que celui de la commune dont la population est la plus nombreuse)

Il n'existe pas de modèle type de délibération pour la compétence mobilité. Cette délibération est similaire aux délibérations de transfert qui peuvent se prendre dans d'autres domaines (GEMAPI...). De manière spécifique, la délibération devra se référer à la compétence d'AOM définie à l'article L. 1231-1 -1 du code des transports. Il n'est pas besoin de lister les services qui seront mis en place par l'EPCI pour qu'il soit habilité à le faire. Il l'est déjà en étant AOM. Au contraire, en ne listant qu'une partie des services, on peut s'interroger sur le choix d'une compétence à la carte.

Pour ce qui est des services régionaux notamment le transport scolaire, sauf demande expresse de la communauté de communes à la Région, ces services demeurent à la Région.

- **Y a-t-il d'autres démarches administratives outre la délibération de la communauté de communes ?**

Réponse : Non, il suffit que la communauté de Communes prenne une délibération dans le temps imparti par la LOM, c'est-à-dire avant le 31 mars 2021. Par ailleurs, si la communauté de communes souhaite reprendre les services de la Région sur son territoire, elle doit lui en faire la demande.

- **Les communes doivent-elles délibérer pour transférer la compétence à l'EPCI ? Quelle incidence si elles ne le font pas ?**

Réponse : Dans le cas où la communauté de communes souhaite exercer la compétence d'AOM, les communes doivent transférer cette compétence à la communauté de communes. Ce transfert a lieu selon les règles de droit commun en matière de transfert de compétences entre communes et intercommunalités. L'article L. 5211-17 du CGCT précise les étapes à respecter pour que les communes membres d'une communauté puissent transférer à celle-ci une nouvelle compétence. Ce transfert se fait par délibérations concordantes de la communauté de communes et des communes.

La procédure débute par une délibération du conseil communautaire qui sera notifiée aux communes qui pourront à leur tour délibérer.

Le transfert sera acté uniquement s'il recueille l'avis favorable du conseil communautaire (si la majorité simple de ses membres émet un vote positif) et de 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 (renvoi de l'article L. 5211-17 à l'article L. 5211-5 du CGCT). Comme pour le conseil communautaire, un vote à la majorité simple est requis au sein de chaque conseil municipal.

Chaque conseil disposera d'un délai maximal de 3 mois à compter de la notification de la délibération de l'organe délibérant de la communauté. Le préfet pourra, toutefois, prendre son arrêté avant l'expiration de ce délai si la majorité requise des communes et le conseil de communauté se sont déjà prononcés en faveur du transfert. **À défaut de délibération prise par une commune, son avis sera réputé favorable.**

Le préfet se trouve, en l'espèce, dans un cas de compétence liée. En d'autres termes, si le conseil communautaire et la majorité qualifiée des conseils municipaux se sont prononcés en faveur d'un transfert de compétence, le préfet devra obligatoirement prendre un arrêté actant la modification statutaire. Le conseil communautaire délibère avant le 31 mars 2021 (initialement le 31 décembre 2020) sur la prise de compétence d'AOM.

Les communes ont ensuite 3 mois pour délibérer à compter de la notification de la délibération du conseil communautaire. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités précédemment exposées et prend effet au plus tard au 1er juillet 2021. A défaut de transfert, au 1er juillet 2021, la Région devient AOM sur le périmètre de l'EPCI.

- **Peut-on rejoindre un SM plus large ultérieurement si l'EPCI n'a pas pris la compétence en 2021 ?**

Réponse : Oui, c'est l'une des deux possibilités offertes par la LOM. Rappelons qu'après le 1er juillet 2021, une communauté de communes qui n'aurait pas la compétence d'AOM pourrait reprendre la compétence 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, d'un transfert à un PETR, de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant. De la même manière, une communauté de communes qui a pris la compétence d'AOM peut à tout moment décider de rejoindre un syndicat mixte (aucun délai n'est dans ce cadre imposé par la loi).

- **Une commune qui est déjà AOM peut-elle conserver sa compétence mobilité, ou doit-elle forcément revenir à la communauté de communes ou à défaut, à la région ?**

Réponse : Si la communauté de communes se voit transférer la compétence AOM par ses communes membres, la commune ne pourra pas conserver sa compétence mobilité. Les services qu'elle organisait se voient transférés à l'intercommunalité.

En revanche, si la communauté de communes ne se voit pas transférer la compétence AOM, alors la Région deviendra AOM « locale ». Dans ce cas, la commune présente sur le territoire qui organisait déjà des services avant la prise de compétence par la Région peut continuer, sans limite dans le temps, à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peut continuer à prélever le versement mobilité. La commune doit néanmoins en informer la Région. Elle ne peut en revanche développer de nouveaux services ou encore instaurer le versement mobilité.

- **Quels avantages pour une collectivité à s'engager en tant qu'AOM ?**

Réponse : Tout d'abord, la communauté de communes a un avantage certain à prendre la compétence pour avoir l'opportunité d'organiser les mobilités sur son territoire. En effet, si elle n'a pas pris la compétence AOM, c'est la Région qui est AOM et qui est à ce titre compétente en matière d'organisation de la mobilité sur le territoire de la communauté de communes. Plus précisément, c'est la Région qui sera seule compétente pour organiser les services de mobilités (ex : transport à la demande, service d'autopartage).

Ce sera la Région qui instituera le comité des partenaires et pourra élaborer un plan de mobilité. Il faut noter que les communes présentes sur le territoire qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la Région, peuvent continuer sans limite dans le temps, à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peuvent continuer à prélever le versement mobilité (VM). Elles en informent la Région.

Enfin, 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, comme par exemple une ligne régulière de transport.

A noter que la communauté de communes peut quand même continuer à intervenir dans le domaine de la mobilité au titre de ses autres compétences, par exemple la compétence voirie et la réalisation d'infrastructures cyclables, ou encore au titre de ses pouvoirs de police de circulation et du stationnement (places réservées au covoiturage ou à l'autopartage).

- **L'intérêt / enjeu pour un petit EPCI sans moyens de prendre la compétence dès mars 2021 "un peu à l'aveugle" ou prévoir de rejoindre un syndicat mixte avec plus de moyens quitte à attendre un peu ?**

Réponse : L'enjeu réside en la possibilité pour la communauté de communes de mettre en place les services les plus "adaptés" aux enjeux locaux, avec la possibilité de mettre en place ou non une ligne régulière de TC (laquelle, conditionne effectivement la possibilité de percevoir du VM).

La communauté de communes acquiert ainsi une capacité à agir sur son territoire, qu'elle perdrait totalement dans le cas où elle déciderait de ne pas prendre la compétence d'AOM et de laisser la région l'exercer localement sur son territoire conformément aux dispositions du II. de l'art. L. 1231-1 du code des transports.

A noter qu'en cas de prise de compétence par la communauté de communes, cette dernière demeure libre de reprendre les lignes régulières, scolaires et de transport à la demande précédemment organisées par la région et qui se retrouvent intégralement incluses dans le ressort territorial de la CC (art. L. 3111-5 du code des transports).

La communauté de communes a ainsi la possibilité de prendre la compétence pour exercer des mobilités "peu coûteuses" telles que les mobilités actives et partagées, tout en laissant la région intervenir sur son territoire pour les services "lourds" (lignes régulières et transports scolaires).

Après le 1er juillet 2021, cette communauté de communes pourrait reprendre la compétence AOM 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, d'un transfert à un PETR, de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant.

- **Quels sont les freins à sa mise en place de cette compétence à l'échelle du territoire ?**

Réponse : Les freins peuvent être liés au contexte de la crise sanitaire et au renouvellement des exécutifs qui nécessitent de nouvelles organisations au sein des structures. Toutefois, il convient de se saisir de l'opportunité de réfléchir à la prise de compétence AOM, de savoir si la communauté de communes pourra mettre en place des services appropriés au territoire grâce à la connaissance des élus et des habitants.

- **Quelles vont être les différentes façons d'accompagner les collectivités à cette prise de compétence ?**

Réponse : Les guides recensés sur le site internet France Mobilités, ainsi que les fiches synthétiques et une FAQ (DGITM/DGCL) dédiée à la gouvernance apportent déjà une première lecture et permettent de savoir vers quel organisme se tourner. La DGITM et le Cerema ont produit un document sur le sujet « les communautés de communes et la compétence mobilité : mode d'emploi », consultable ici :

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf

Questions à propos des relations entre collectivités

- **Quelles relations entre l'AOM locale et l'AOM régionale ?**

Réponse : Les relations entre l'AOM locale et l'AOM régionale s'organisent dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité (COP).

L'AOM peut associer la Région à son comité des partenaires et réciproquement. Cela peut être utile lorsqu'il y a des projets structurants de la Région sur le territoire de l'AOM. Lorsque la Région est AOM locale par substitution, elle doit également mettre en place un comité des partenaires et y associer en plus des usagers et employeurs, les collectivités auxquelles elle se substitue. La Région et les autres partenaires dialoguent déjà lors des Contrats de plan Etat Région.

- **Quelles conséquences concrètes, notamment dans la répartition des rôles avec la Région ?**

Réponse : Concernant la répartition de la compétence entre la région et les EPCI, celle-ci est simple et prévue par la loi :

- Les EPCI organisent en tant qu'AOM, la mobilité pour les services inclus dans leurs ressorts territoriaux (art. L. 1231-1 et L. 1231-1-1 du code des transports). En cas de non prise de compétence par la communauté de communes, c'est la Région qui interviendra sur le ressort territorial en tant qu'AOM locale « de substitution ».

- Pour les lignes dépassant les ressorts territoriaux des EPCI, la région est compétente en tant qu'AOM régionale (L. 1231-3 du code des transports).

- **Comment gérer « l'après prise de compétence » : notamment les relations entre EPCI et communes ?**

Réponse : Pour rappel, la prise de la compétence d'AOM par la communauté de communes nécessite une délibération du conseil communautaire au plus tard le 31 mars 2021. Les communes ont ensuite 3 mois pour se prononcer sur le transfert, lequel prend effet au plus tard au 1er juillet 2021.

Suite au transfert, les services mis en place par des communes sont transférés à l'EPCI, lequel est désormais compétent pour mettre en place les services de mobilité sur son territoire, en lieu et place des communes, et dans les mêmes conditions que ces dernières avant le transfert.

Pour ce qui est ensuite des relations entre les communes et l'EPCI, il faut faire confiance à l'intelligence locale pour l'articulation entre les communes et l'EPCI.

- **Lorsque le service de mobilité est porté par le département (aménagement de circuits cyclables touristiques, locations de vélos), l'AOM peut-elle demander la délégation de ces services ?**

Réponse : Le département n'étant pas AOM, il n'a donc aucune compétence pour mettre en place des services de mobilité. L'aménagement de circuits cyclables touristiques se fait au titre de sa compétence voirie. Sur la location de vélos, il ne devrait pas pouvoir mettre en place de tels services.

- **Si les services de transport organisés par la région sont récupérés par l'AOM alors ces services sont-ils récupérés « en bloc » ou « à la carte » en fonction des capacités de l'EPCI ?**

Réponse : Le transfert de lignes à la demande de l'EPCI, doit concerner obligatoirement toutes les lignes régionales incluses dans le ressort territorial de la communauté de communes devenue AOM. On peut dire que ces services sont récupérés en bloc. L'EPCI reprend toutes les lignes régionales ou l'EPCI ne reprend rien. Le transfert se fait dans un délai convenu avec la Région.

Questions financières

- **Quelles seront les marges de manœuvres financières et techniques des Régions en qualité d'AOM alors qu'ils ne pourront pas percevoir de VM (financement des politiques) et que les gestionnaires de voirie restent les EPCI (mise en œuvre des aménagements notamment cyclables) ?**

Réponse : En effet, la Région n'est pas habilitée par la loi à lever du versement mobilité, quand bien même elle agit en tant qu'AOM locale.

La Région financera les services avec ses budgets propres. Du côté technique, les Régions organiseront les services de mobilité en tant qu'AOM locale au même titre que les EPCI le feront en tant qu'AOM. Il est alors attendu qu'elles fassent plus que ce qu'elles font déjà sur ces territoires pour lesquels elles sont AOM « par substitution ». En tant qu'AOM locale sur certains territoires, la Région fera sans doute des économies d'échelle en organisant les services notamment de type mobilités partagées et solidaires.

- **Pourquoi la Région ne peut-elle pas lever le versement mobilité si elle se substitue à la communauté de communes qui se voit pas transférer la compétence AOM ?**

Réponse : Parce que la Région n'est pas habilitée par la loi à lever du versement mobilité, cette possibilité n'étant prévue par la loi que pour les AOM issues du bloc communal organisant à minima un service régulier de transport public de personnes (art. L. 2333-64 et suivants du CGCT). Quand bien même la Région agit en tant qu'AOM locale, elle ne pourra donc pas lever le versement mobilité.

- **Quel coût pour la collectivité et le territoire ?**

Réponse : Dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact de la LOM, les dépenses afférentes à la prise de compétence ont été évaluées entre 15 et 30€/ hab. pour les actions hors transports réguliers (modèle maximal combinant covoiturage, location de vélo à assistance électrique, garage solidaire etc), avec une montée en charge au fur et à mesure du déploiement du bouquet de services par les communautés de communes.

- **Est-ce qu'une communauté de commune peut adhérer à un syndicat mixte SRU qui préfigure un futur bassin de mobilité en ayant choisi d'être AOM sans le thème des TC, donc sans versement mobilité ?**

Réponse : Un syndicat mixte SRU est un syndicat composé d'AOM (locales et/ou régionales), ayant vocation à assurer la coordination des services mis en place par ces dernières, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés. Le département peut être membre de ce syndicat.

Seule une communauté de communes ayant délibéré étant AOM, conformément aux dispositions du I. de l'art. L. 1231-1 du code des transports, peut adhérer à un syndicat mixte SRU. Elle peut ensuite lui transférer un ou plusieurs services qu'elle organise conformément aux statuts du syndicat mixte SRU (art. L. 1231-11 du code des transports).

Il faut préciser que cette possibilité offerte par la loi ne fait pas du syndicat mixte SRU une AOM : il restera un syndicat de coordination composé de plusieurs AOM, qui pourra organiser des services en lieu et place de ses AOM membres. Le syndicat mixte SRU peut quant à lui lever du versement mobilité additionnel.

Le fait que la communauté de communes, qui est AOM, ait choisi de mettre en place une ligne régulière de transport collectif ou non, qui conditionne la possibilité de mettre en place le versement mobilité (art. L. 2333-66 du CGCT), est sans incidence sur la possibilité d'adhérer au syndicat mixte SRU. Pour rappel, la collectivité ne pourra lever du versement mobilité que si elle organise une ligne régulière. Dans cette optique, elle pourra utiliser le versement mobilité pour financer l'ensemble de ses actions de mobilité.

- **En dehors des communes qui organisent le transport régulier et lèvent le versement transport (qui devient le versement mobilité), il peut y avoir des communes qui organisent du transport ou des services d'aide à la mobilité (ex : desserte du marché en payant le taxi, transport par le CCAS, prêt de mobylettes). Quelles sont les natures de services qui sont susceptibles d'être transférés aux EPCI ?**

Réponse : Attention, la compétence d'AOM peut être exercée par les communes appartenant à une communauté de commune au plus tard jusqu'au 1er juillet 2021 (date butoir imposée par la loi d'orientation des mobilités) si aucun transfert de compétence à la communauté de communes n'a eu lieu avant. Au-delà de cette date, une commune ne peut plus être AOM. Il faut rappeler que les services mis en place sur le territoire d'une communauté de communes préalablement à la prise de compétence seront maintenus si la communauté de communes prend la compétence.

- **Quelles possibilités de moduler le versement mobilité (VM) ?**

Réponse : La possibilité pour l'AOM de moduler ou non son VM dépend de sa forme juridique :

- **Pour les EPCI à fiscalité propre** (communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole) : l'AOM ne peut pas moduler son taux de VM sur le territoire et c'est donc un taux unique qui s'applique (*). (*) En vertu de l'art. L. 2333-67 du CGCT, en cas de fusion, de création ou d'extension d'un EPCI à fiscalité propre, sur le territoire des communes nouvellement incluses dans le ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité, le taux de versement

mobilité adopté par le nouvel EPCI peut être réduit ou porté à zéro pour une période de 12 ans maximum si le versement transport n'avait pas été institué sur le territoire de ces communes ou l'avait été à un taux inférieur à celui institué par le nouvel EPCI. Cette disposition d'harmonisation s'applique aussi lors du transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à un EPCI à fiscalité propre.

- **Pour les syndicats mixtes AOM** (versement mobilité) et les syndicats mixtes dit « SRU » (versement mobilité additionnel): cette modulation (baisse un VM ou instauration d'un taux à 0% de la masse salariale) est possible au niveau des EPCI composants le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI.
- **Une ligne ne circulant qu'un jour par semaine (exemple : pour desservir un marché) est-elle considérée comme ligne régulière permettant à la communauté de communes qui l'organise de lever le VM (qui permettrait de financer également d'autres types de services) ?**

Réponse : Tout dépend si cette ligne répond à la définition de l'article R 3111-1 du code des transports. En effet pour être considérée comme une ligne régulière, cette ligne doit être « un service offert à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Sa mise en place, à l'exception d'un service de transport scolaire, ouvre la possibilité de lever du versement mobilité par l'AOM (à l'exception toutefois de la Région lorsqu'elle intervient en AOM de substitution). Il se distingue d'un service de transport à la demande, qui est « *un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers* » (art. R. 3111-2 du code des transports).

Questions transfrontalières

- **Un GECT n'a pas de compétences propres mais ses 14 membres (Etats/Régions/Provinces/Intercos) français et belges ont décidé d'organiser une gouvernance mobilité durable à l'échelle du bassin de vie transfrontalier. Comment définir un "bassin de mobilité" selon la LOM, ce que les Belges, Flamands et Wallons ont mis en place récemment ? Comment mettre en place un bassin de mobilité transfrontalier ?**

Réponse : La création de bassins de mobilité concerne le territoire français. A ce titre, l'art. L. 1215-2 du code des transports précise qu'un bassin de mobilité peut s'étendre sur le territoire d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre, et, lorsque l'importance des mobilités interrégionales le justifie, sur une échelle interrégionale.

Il est à noter que les territoires transfrontaliers, bien que ne pouvant faire partie du bassin de mobilité, pourront être associé aux "contrats opérationnels de mobilité", l'article L. 1215-2 prévoyant l'association possible de "tout autre partenaire" (le choix du législateur a dans ce cadre été de donner une certaine souplesse aux collectivités pour s'organiser).

Questions diverses (planification, aménagement...)

- **Si l'EPCI devient AOM, qui sera commanditaire pour l'aménagement de voirie appartenant à la commune pour par exemple développer des voies vélos ?**

Réponse : Le commanditaire sera le gestionnaire de voirie qui peut être soit la Communauté de communes, soit la commune, soit le département.

- **Un syndicat mixte porteur de SCoT (composé d'une communauté d'agglomération de plus de 100 000 habitants et de plusieurs communautés de communes) dont la compétence serait élargie à la planification de la mobilité doit-il élaborer un plan de mobilité (ex PDU) sur l'ensemble de son territoire ou, simultanément, un plan de mobilité sur le périmètre de la communauté d'agglomération et un plan de mobilité simplifié sur l'ensemble des communautés de communes ?**

Réponse : Pour assurer une cohérence des actions mobilités et au regard du seuil de 100 000 habitants (pour la communauté d'agglomération), il apparaît logique que le syndicat mixte porteur de SCoT élabore un plan de mobilité sur ce territoire.

- **Un POA mobilité dans un PLUi suppose-t-il que la communauté de communes prenne la compétence mobilité ?**

Réponse : Il ne faut pas confondre la « compétence mobilité » et la « compétence PLUi » qui peuvent être prises respectivement (et/ou de manière cumulative) par une communauté de communes. Il s'agit de deux compétences distinctes : l'une dans le domaine de l'urbanisme, l'autre dans le domaine des mobilités. En effet, un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) est élaboré par une communauté de communes, qui a pris la « compétence PLUi ». Un plan de mobilité (ex-Plan de Déplacements Urbains) quant à lui est élaboré par la communauté de communes qui a pris la compétence mobilité et est Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Le fait qu'un POA mobilité soit contenu dans un PLUi n'a pas d'incidence sur une éventuelle prise de compétence AOM dans le domaine de la mobilité. La communauté de communes peut être compétente en urbanisme et réaliser son PLUi sans qu'elle décide de devenir AOM et de prendre la compétence mobilité en vertu de la LOM.

On peut toutefois penser qu'une communauté de communes qui réfléchit à inclure un POA mobilité dans son PLUi, a une stratégie (a minima un début de stratégie) de mobilité sur son territoire et la prise de compétence d'AOM s'inscrirait en cohérence avec cette vision.

- **Un PDU approuvé suppose-t-il donc nécessairement un contrat opérationnel de mobilité ?**

Réponse : Non, il convient de rappeler que 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. Le contrat opérationnel de mobilité est conclu par la Région avec obligatoirement les AOM, les syndicats mixtes dit « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux. Ce contrat peut également associer, selon les spécificités du territoire sur lequel il est conclu, les EPCI, une Région limitrophe ou tout autre partenaire (opérateur de transport, commune...). Le contrat peut prévoir des engagements financiers mais n'a pas vocation à se substituer à des démarches de contractualisation financière, le contrat ayant comme objectif une coordination opérationnelle.

Juridiquement, le contrat n'est pas un document de planification qui viendrait s'imposer au document d'urbanisme. Il n'y a par ailleurs pas de relation de compatibilité entre le contrat et des arrêtés de police de circulation et de stationnement. Il peut en revanche, y avoir des engagements pris en la matière sur ces aspects par les signataires. Pour répondre à cette question, un PDU approuvé « ne suppose pas » de contrat opérationnel de mobilité. Il s'agit de deux documents « différents », un PDU approuvé permet d'organiser la planification des transports et des mobilités tandis que le contrat opérationnel de mobilité comme son nom l'indique permet aux acteurs de contractualiser entre eux et doit être obligatoirement conclu par la Région avec les acteurs cités ci-dessus.