Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2023

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription, au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.

Durée : 8 heures
Coefficient : 7

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RESEAUX

OPTION : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice électronique programmable ou non-programmable sans dispositif de communication à distance est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 60 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas…
- Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

Vous êtes ingénieur territorial au sein du service transports de la communauté de communes du Val d'Ingé (CCVI). Cette communauté de communes s'inscrit dans un environnement profondément rural (78% d'espaces agricoles, 20% d'espaces boisés et 2% d'espaces urbanisés) et regroupe 47 000 habitants et 67 communes. Le territoire est desservi par 5 gares et 5 lignes régulières de bus organisées par la Région et desservant 35 communes (cf. Plan 1).

Jusqu'alors, la CCVI n'était pas l'objet d'un ressort territorial transport et cette compétence était donc éclatée entre plusieurs collectivités. La loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM) a permis d'actualiser les dispositions réglementaires pour mieux répondre aux enjeux actuels de mobilité, et notamment dans des territoires peu denses tels que la communauté de communes du Val d'Ingé.

Dans le cadre de cette loi, le conseil communautaire n'a pas pris la compétence mobilité en 2021. En effet, des discussions sur la création d'un syndicat mixte Autorité AOM (Autorité organisatrice de mobilité) regroupant plusieurs collectivités, dont la CCVI, étaient en cours. L'objectif de ce regroupement est de prendre la compétence « mobilité » pour maîtriser l'élaboration de la stratégie locale de mobilité, en articulation avec les autres politiques publiques (énergétique, environnementale, sociale, économique, aménagement, etc.).

A l'heure du choix d'intégrer ou non ce syndicat mixte AOM, le directeur général des services (DGS) vous sollicite pour éclairer la décision des élus.

Question 1 (5 points)

a) Vous présenterez en quoi consiste la prise de compétence « Autorité organisatrice de mobilité » (AOM), sa gouvernance, sa planification et son financement. (3 points)

b) Quels sont les avantages et les freins pour une collectivité à s'engager dans une telle démarche ? (2 points)

Question 2 (4 points)

La présentation de vos éléments en conseil communautaire a suscité des interrogations chez les élus. Votre chef de service vous demande d'apporter des éléments de réponse aux questions suivantes :

a) Si la CCVI décide de ne pas s'engager dans cette démarche, quelles seront ses possibilités d'action sans la compétence mobilité ? (1,5 point)

b) Quelles coopérations et complémentarités sont envisageables entre les métropoles, les régions et les territoires voisins sur les sujets de mobilité qui dépassent le ressort territorial du syndicat mixte à AOM (intermodalité, offre routière et ferroviaire, parcs-relais, covoiturage, etc.) ? (1,5 point)

c) Quels financements et partenariats peuvent être mobilisés pour les actions de mobilité à toutes les échelles ? (1 point)

Question 3 (5 points)

La création et l'adhésion au syndicat mixte AOM a été actée par le conseil communautaire. Les élus souhaitent concrétiser cette démarche au travers de la réalisation de hubs de mobilité, aménagements vitrine de la LOM pour la CCVI. Il a donc été décidé de lancer une opération de maillage du territoire par la création de 25 équipements multiservices de ce type d'ici 2026, avec l'objectif que l'un d'eux soit opérationnel dès 2024.

Dans une note à l'attention du DGS, vous exposerez ce qu'est un hub de mobilité et l'avantage d'en créer un réseau sur le territoire rural de la CCVI. Celle-ci devra rappeler les enjeux que portent de tels équipements, proposer un volet stratégique et préciser une méthode pour développer le futur réseau (présentation des services qui peuvent s'ajouter à plus long terme et des aménagements possibles pour les relier).

Il est en outre attendu que vous y spécifiez les conditions de réussite d'un tel maillage multiservice et multimodal.

Question 4 (6 points)

Vous êtes chargé du pilotage opérationnel de l'aménagement des deux premiers « hubs de mobilité vitrine », qui devront être en service dès 2024. Ils seront réalisés dans deux secteurs différents du Val d'Ingé (cf plan 1). Dans ce cadre, il vous est demandé :

a) sur votre copie :
   - de définir les étapes de la démarche de projet,
   - de préciser le rétroplanning pour une inauguration le 1er septembre 2024,
   - d'évaluer le coût de l'opération,
   - de présenter les services qui seront affectés à ces hubs, (3 points)

b) sur les plans 3 et 5 joints, de réaliser pour chaque hub un schéma d'aménagement. (3 points)

Liste des documents :

Document 1 : « Les territoires de projet et la compétence mobilité (Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, Syndicats Mixtes). Mode d'emploi » - *Cerema* - janvier 2021 - 15 pages

Document 2 : « Dossier Transport et mobilité » - *Maires de France* - janvier 2020 - 6 pages

Document 3 : « Le versement mobilité » (Foire aux questions) - *Plateforme France mobilités* - 2020 - 4 pages

Document 4 : « Rapport d'information sur la mise en application de la loi d'orientation des mobilités » (extraits) - *Assemblée nationale* - 2020 - 12 pages

Document 5 : « Manifeste. Inventons les Hubs de [Dé]Mobilité » - *La Fabrique des mobilités* - 2019 - 5 pages

Document 6 : « Les hubs multiservices #çacontinue » - *Grand Paris Seine & Oise* - 2020 - 2 pages

Document 7 : « E-hubs - Mobilité Durable Partagée » - *Ademe* - 2020 - 1 page

Document 8 : « Fiches pratiques techniques. Syndicat mixte et intercommunalité dans la loi d'orientation des mobilités » - *clubtechnicites.fr* - janvier 2023 - 4 pages

Liste des plans :

Plan 1 : Plan du réseau la CCVI - format A3 - 1 exemplaire

Plan 2 : Plan de l'état actuel du terrain à aménager pour le hub A - format A3 - 1 exemplaire

Plan 3 : Plan du terrain à aménager pour le hub A - format A3 - 2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie

Plan 4 : Plan de l'état actuel du terrain à aménager pour le hub B - format A3 - 1 exemplaire

Plan 5 : Plan du terrain à aménager pour le hub B - format A3 - 2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie

Attention, les plans 3 et 5 en format A3 utilisés pour répondre à la question 4b) sont fournis en deux exemplaires dont un est à rendre avec votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif hors de l'éventuelle zone réservée à cet effet.

Dans le cadre de sa politique environnementale, la cellule pédagogique nationale privilégie des impressions en noir et blanc. Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

DOCUMENT 1

LES TERRITOIRES DE PROJET ET LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

(Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, Syndicats Mixtes)

Mode d'emploi

Janvier 2021

SOMMAIRE

La compétence mobilité et les syndicats mixtes

Focus :
Le PETR du Lunévillois

Outil pratique :
La délibération-type

Annexe :
Schéma synoptique de la procédure de couverture intégrale du territoire par une AOM « locale »

09/60

LA COMPÉTENCE MOBILITÉ ET LES SYNDICATS MIXTES

Cerema
Les Territoires de projet et la compétence mobilité

Qui peut choisir de prendre la compétence d'organisation de la mobilité ?

La loi n° 2019-1428 du 24 Décembre 2019 dite d'orientation des mobilités (LOM) a notamment pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale. Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines et les métropoles prenaient automatiquement la compétence AOM à l'échelle intercommunale.

Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence localement pour proposer une offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Aujourd'hui, la communauté de communes est encouragée par la LOM à prendre également cette compétence.

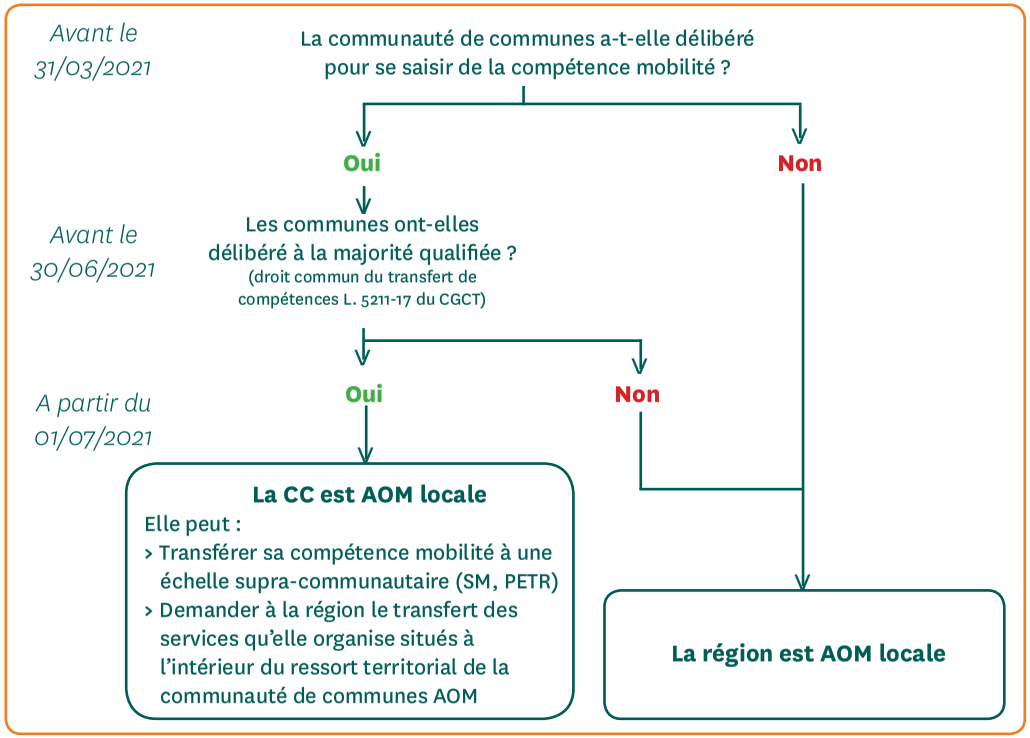
Elle pourra choisir de l'exercer :

• Soit à l'échelle de son territoire (son « ressort territorial »),

• Soit l'échelle plus large, par transfert de la compétence à un syndicat mixte, ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences (SCoT, PNR, PCAET…), à l'échelle du bassin de mobilité

Si aucune décision n'est prise ou si la communauté de communes ne délibère pas favorablement pour prendre la compétence d'AOM, la Région deviendra, par substitution, automatiquement AOM au niveau local (sur le ressort territorial de la communauté de communes) dès le 1er juillet 2021 avec une faible possibilité de retour en arrière pour les collectivités qui auront refusé la prise de compétence (cf. « Devenir AOM après 2021 sous condition »).

Devenir AOM – comment faire et dans quel calendrier ?



Visitez la Foire aux questions LOM sur le site France Mobilités

EN SAVOIR+
https://www.francemobilites.fr/

Pourquoi prendre la compétence d'organisation de la mobilité, notamment à une échelle supracommunautaire ?

Plusieurs éléments peuvent inciter une intercommunalité à prendre la compétence d'organisation de la mobilité et à envisager de la transférer à un PETR ou un syndicat mixte:

• Construire un projet de territoire : en prenant la compétence « mobilité », les EPCI membres du PETR ou syndicat mixte choisissent de **maîtriser l'élaboration de leur stratégie locale de mobilité**, en articulation avec les autres politiques publiques locales dont il/elle peut être porteur (énergie, environnement, social, économique, aménagement, tourisme…) dans le cadre de leur projet de territoire,

• Devenir **un acteur identifié et légitime** de l'écosystème local de la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité,

• Décider **des services qu'il/elle souhaite organiser et/ou soutenir**, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire,

• Rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements, comme la LOM l'encourage.

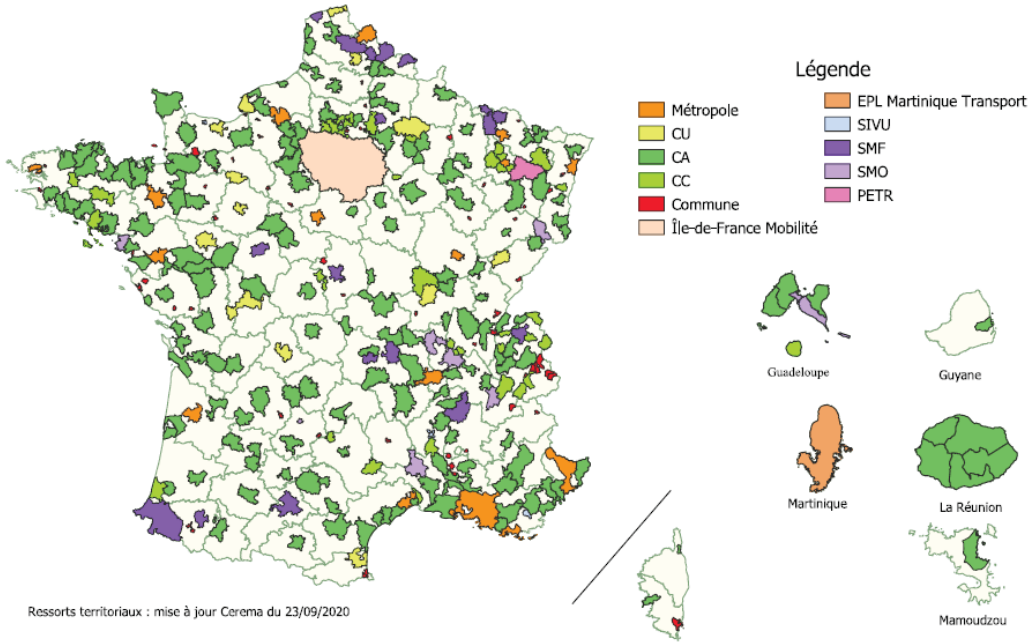
D'autre part, l'échelon supra-intercommunal constitue un atout dans la réflexion locale sur la prise de compétence mobilité en proposant aux communautés de communes une temporalité plus large que celle du premier semestre 2021 :

• En choisissant de devenir AOM dans le calendrier défini par la LOM, les communautés de communes actent le choix d'une gouvernance locale de la mobilité. Cependant, elles se dotent d'une possibilité d'évolution du périmètre d'exercice de cette compétence locale en envisageant, au rythme de leur réflexion sur l'échelle territoriale la plus adaptée, de la transférer à un PETR ou à un syndicat mixte. A l'inverse, en ne se dotant pas de la compétence d'organisation de la mobilité au premier semestre 2021, cette réflexion sur l'évolution de la « bonne » échelle de portage de la compétence au niveau local est rendue plus limitée (conditionnée à une évolution du périmètre d'un EPCI ou de son adhésion à un SM de mobilité existant ou nouvellement créé).

• L'échelon supra-intercommunal peut constituer un acteur de coopération et de mutualisation dans un premier temps, avant d'envisage de devenir AOM ensuite. Par ailleurs, la mutualisation de la compétence d'organisation de la mobilité à une échelle plus large que celle de l'EPCI (PETR ou syndicat mixte) permet une rationalisation des coûts pour les budgets de fonctionnement ou d'animation par exemple.

Enfin, le choix de transférer la compétence « mobilité » à un PETR ou un syndicat mixte peut rendre plus pertinent d'organiser un service régulier, sur un territoire plus étendu, en mobilisant le versement mobilité de plusieurs AOM. Dans ce cas, la LOM introduit une souplesse supplémentaire en permettant de moduler le **taux du versement mobilité (contribution locale des employeurs au financement des services de mobilité) par EPCI composant un syndicat mixte**. Cette disposition permet de prélever du versement mobilité sur tout le territoire de l'AOM en s'adaptant au tissu d'employeurs locaux.

Autorités organisatrices de la mobilité et ressorts territoriaux au 1er janvier 2020



Devenir AOM : quels moyens d'action supplémentaires ?

Élaborer et mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité

En tant qu'autorité publique chargée d'animer la politique de mobilité sur son territoire, l'AOM dispose des moyens d'action pour définir, mettre en œuvre et évaluer sa politique de mobilité au niveau local.

Elle peut s'appuyer sur le plan de mobilité simplifié, outil d'aide pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie de mobilité locale, adaptée aux enjeux de son territoire. Ce plan prend le relais du plan de mobilité rurale que certains PETR avaient déjà intégré à leurs missions.

DANS LES TERRITOIRES …

le Plan de mobilité simplifié (ex Plan de mobilité rurale) du PETR du Pays Sud Toulousain

EN SAVOIR+

https://payssudtoulousain.fr/publications/plan-de-mobilite-rurale

L'AOM locale peut choisir d'activer « à la carte » le(s) levier(s) d'action suivant(s), afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité sur son territoire :

• **Organiser des services** de transport de personnes (réguliers ou à la demande), de marchandises, de mobilités actives ou partagées

- **Contribuer, financièrement ou techniquement** au développement de projets développés par d'autres acteurs

- **Offrir un service de conseil et d'accompagnement** individualisé à la mobilité

Une compétence unique, mais qui peut s'exercer « à la carte »

La compétence mobilité n'est pas sécable (on ne choisit pas de devenir AOM pour une partie seulement du contenu de la compétence mobilité), **mais elle peut s'exercer « à la carte »**, c'est-à-dire en choisissant d'organiser les services apportant la réponse la plus adaptée aux besoins de mobilité du territoire, en complément de ceux déjà pris en charge par la région.

Fédérer les acteurs locaux

En tant qu'AOM, la communauté de communes, le PETR ou le syndicat mixte crée et organise le comité des partenaires (art L. 1231-5 du code des transports) pour informer, concerter et communiquer sur sa politique de mobilité a minima une fois par an. Ce comité lui permet d'évaluer et améliorer son offre de services, en associant les acteurs locaux concernés : représentants des employeurs, des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que tout acteur qu'elle estime pouvoir l'aider à évaluer les besoins et les réponses à déployer.

Être un acteur majeur de l'écosystème local de la mobilité

La LOM crée un nouvel outil pour favoriser la coordination des AOM entre elles : **le contrat opérationnel de mobilité (art. L. 1215-2 du code des transports) à l'échelle du bassin de mobilité (art L. 1215-1 du code des transports).**

LES BASSINS DE MOBILITÉ :

- 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 est AOM locale « par substitution », c'est-à-dire lorsque l'EPCI ne s'est pas vu transférer la compétence mobilité par ses communes membres d'ici le 30 juin 2021.

- **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).

LE CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (art. L. 1215-2 du code des transports) :

- Réunit l'ensemble des AOM du bassin, des syndicats mixtes SRU[1], des départements, des gestionnaires de gares ou de pôles d'échanges, dans un engagement commun favorisant la coordination des offres, l'information des usagers et le maillage du territoire avec une approche « tout mode ».

- Permet aux acteurs de la mobilité, lors de son élaboration, de partager et de diffuser les « bonnes pratiques » et les actions intéressantes mises en œuvre : il représente ainsi une aide à la conception et à la mise en place de solutions innovantes ou de nouveaux services de mobilité.

Les AOM constituent les acteurs centraux des contrats opérationnels de mobilité.

1 - Le syndicat mixte SRU est régi par les articles L. 1231-10 et suivants du code des transports et L.5721-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales

Cerema

Les Territoires de projet et la compétence mobilité

Et ensuite, comment organiser l'exercice de la compétence mobilité ?

Connaître les caractéristiques de la mobilité de son territoire, ainsi que l'offre de services déjà existante

Plusieurs sources ou méthodes peuvent être mobilisées pour obtenir rapidement une image des besoins de mobilité du territoire :

- les documents de planification ou qui portent un projet de territoire (PETR, SCoT, PLUi, PCAET, PNR)
- les données issues du recensement de l'INSEE (déplacements domicile-études, domicile-travail)
- la mobilisation des acteurs locaux (collectivités, acteurs privés, associations, société civile) sur les champs de la mobilité ou connexes (sphère sanitaire et sociale, éducative…)
- les enquêtes locales légères auprès du public, portant sur les principaux pôles générateurs de mobilité du territoire (école, collège, zone d'activité, pôle commercial, pôle médical…)

De la même manière, l'AOM locale pourra recenser de façon exhaustive et précise les offres de services de mobilité du territoire parmi :

- les services organisés par des collectivités : services régionaux ferroviaires et interurbains, scolaires, navettes municipales, services organisés par une commune qui était AOM, pôles d'échanges et plateformes de covoiturage … infrastructures de mobilité active (pistes cyclables ou piétonnes, silos à vélos, etc),
- les services organisés par la sphère privée / associative : covoiturage, autopartage (en boucle ou entre particuliers), services organisés par des associations.

Ce travail de diagnostic permettra à l'AOM locale de mettre en évidence les lacunes, les améliorations nécessaires et les besoins de coordination parmi les services présents sur son territoire.

En résumé, sur le territoire d'une AOM locale (communauté de communes, PETR, SM constitués exclusivement de communautés de communes), deux types de services réguliers peuvent coexister :

- des services situés intégralement sur le ressort territorial de l'AOM locale :
  - Déjà organisés par la région à la date de prise de compétence par l'AOM, que celle-ci peut demander à organiser si elle le souhaite ;
  - Tout nouveau service situé à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM devant être organisé par cette dernière ;
- des services qui traversent le ressort territorial de l'AOM locale que seule la région est compétente pour organiser et qu'elle continuera à exploiter selon sa stratégie de mobilité en tant qu'AOM régionale.

Bernard Suard - Terra

Cerema
Les Territoires de projet et la compétence mobilité

Identifier les enjeux de mobilité de son territoire

La mise en évidence des services de mobilité constitutifs de l'offre existante sur son territoire, ainsi que des besoins identifiés, permet à l'AOM locale de définir les enjeux de la mobilité de son territoire.

CES DERNIERS PEUVENT PORTER SUR :

- l'accessibilité des différentes polarités du territoire et des fonctionnalités qui s'y trouvent
- l'accessibilité des personnes vulnérables et le maintien d'un lien social fort
- l'articulation des différents modes de déplacement, en particulier l'organisation des rabattements vers les services de transport structurants permettant la connexion du territoire avec les agglomérations externes générant des flux quotidiens
- la préservation de l'environnement et de la qualité de l'air

Développer des services adaptés au territoire

L'identification de ces enjeux permet à l'AOM locale de choisir d'activer les leviers d'action suivants afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité sur son territoire :

ORGANISER DES SERVICES DE :

- transport public régulier, à la demande ou scolaire,
- mobilités solidaires (ex : transport à la demande), actives (ex : services de location de vélos) ou partagées (ex : service d'auto partage),
- transport de marchandises et de logistique, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation ou de l'offre privée.

CONTRIBUER, FINANCIEREMENT OU TECHNIQUEMENT AU DEVELOPPEMENT DE PROJETS DEVELOPPES PAR D'AUTRES ACTEURS, NOTAMMENT EN TERMES DE SERVICES DE MOBILITES ACTIVES, PARTAGEES OU SOLIDAIRES :

- location ou aide financière pour l'acquisition d'un vélo,
- aménagements en faveur de l'usage du vélo,
- plateforme de covoiturage,
- garage solidaire,
- attribution d'aides financières individuelles,
- transport d'utilité sociale.

OFFRIR UN SERVICE DE CONSEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISE A LA MOBILITE :

- aux personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, de handicap,
- auprès des employeurs et des parcs d'activités, pour les aider à mettre en place des pratiques plus durables pour les déplacements domicile-travail : plans de mobilités employeurs, forfait mobilité, télétravail, espaces de coworking, action sur les temps de travail, etc.

Mobiliser les leviers financiers à la disposition des AOM locales

Afin d'assurer le financement des actions et services qu'elle souhaite mettre en place, l'AOM locale peut bénéficier :

- En cas d'organisation **d'au moins un service régulier de transport public de personnes** (sont donc exclus les services scolaires et à la demande), **du versement mobilité** après vote d'une délibération indiquant les services qu'elle souhaite organiser, afin de justifier le taux. Lorsqu'un versement mobilité est prélevé auprès des employeurs (entreprises d'au moins 11 salariés située sur le ressort territorial de l'AOM), il peut financer l'ensemble des dépenses relatives à la compétence AOM (y compris hors services réguliers). Cette possibilité est renforcée d'autant plus que le ressort territorial de l'AOM locale est étendu (c'est notamment le cas d'un PETR ou d'un syndicat mixte qui peuvent regrouper plusieurs polarités fortes du territoire) ;
- Dans le cas où elle ne souhaite pas organiser de services réguliers, l'AOM locale ne peut pas utiliser la ressource fiscale dédiée que constitue le versement mobilité, en raison du moindre coût estimé de ces services. Dans ce cas, elle mobilise son budget général.

Dans tous les cas, l'AOM locale peut faire appel à d'autres dotations ou recettes :

- **Les dispositifs de soutien de l'État** :
  - Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL),
  - Contrats de plan Etat-Région (CPER),
  - Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR),
- **Les appels à projets et manifestations d'intérêt thématiques portés par l'État, ses opérateurs ou certaines collectivités territoriales** :
  - Transport collectif en site propre,
  - TENMOD,
  - Fonds mobilités actives-continuités cyclables,
  - Aide à l'action des collectivités territoriales en faveur de la qualité de l'air,
  - Programmes d'Investissements d'Avenir (PIA).
- **Les programmes « certificats d'économie d'énergie » pour lesquels des vendeurs d'énergie contribuent financièrement à la mise en œuvre de solutions de mobilité sur les territoires**
- **Les offres de financement de la Banque des territoires** :
  - Offre de crédits d'ingénierie : financement de tout type d'étude « mobilité » à hauteur de 50 % (80 % dans le cadre du programme « Action cœur de ville »)
  - Prêts aux collectivités avec les Mobi-prêts, qui financent infrastructures et équipements pour les mobilités propres
  - Investissement financier dans des partenariats publics-privés, pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.

FOCUS :

LE PETR DU LUNEVILLOIS

Cerema
Les Territoires de projet et la compétence mobilité

Le Pays du Lunévillois et la mobilité : le chemin vers la prise de compétence

Fiche identité

Le Pays du Lunévillois est situé au cœur de la Région Grand Est. Territoire à dominante rurale qui compte 30% de communes de moins de 100 habitants, la question des mobilités, liée en partie à la proximité de la métropole du Grand Nancy, est structurante pour la stratégie de développement du territoire.

Environ 80% des actifs du territoire sont des autosolistes, utilisant au quotidien leur voiture pour les trajets domicile-travail. Face à cet indicateur, le Pays du Lunévillois a mesuré l'importance de s'intéresser aux mobilités douces, partagées, aux transports collectifs, mais aussi à la mobilité solidaire.

Les premières actions sur la mobilité et le chemin vers la prise de compétence

En 2011, le Pays du Lunévillois est labéllisé « Pôle d'excellence rurale », dans ce cadre, plusieurs actions sont menées sur la thématique de la mobilité :

- Mise en place d'un service de transport à la demande

- Création et animation des aires de covoiturage

- Création d'un garage solidaire privé

Les orientations stratégiques prises par le PETR en 2015, le bouleversement de l'écosystème territorial en 2016, lié notamment à la redéfinition des périmètres intercommunaux, incitent les élus du territoire à réfléchir à la mise en place d'une stratégie commune d'aménagement des transports, la question qui persiste : « à quelle échelle porter cette stratégie ? »

Répondre à l'échelle Pays revenait à faire face à des besoins qui allaient inévitablement être différents sur la globalité du territoire, avec des réponses qui, par ricochet, allaient, elles aussi devoir être différenciées. Afin d'avoir une lecture plus fine des besoins du territoire, les élus ont lancé une première étude de faisabilité.

En résumé…

Redéfinition des périmètres intercommunaux dans le cadre des SDCI

\+

SCoT
Mise en exergue de l'importance des enjeux liés aux mobilités

\+

Axe structurant du projet de territoire du Pays (devenu PETR depuis 1 an)

→ **LANCEMENT D'UNE ETUDE DE FAISABILITE**

Cerema Les Territoires de projet et la compétence mobilité

Premiers pas vers la prise de compétence : est-ce faisable ?

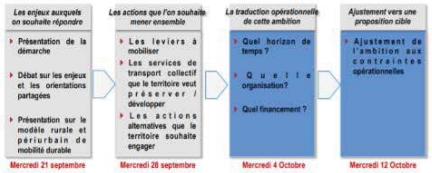
Définir une ambition partagée

Dans un premier temps, le PETR s'est entouré d'un bureau d'études, afin de travailler avec les élus du territoire à la définition d'une ambition partagée, et à la traduction opérationnelle de cette ambition. Cette pré-étude visait également à répondre à deux questions :

- Est-ce pertinent de travailler à l'échelle du PETR ?

- Est-ce possible de financer correctement les services qui pourraient être mis en place sur le territoire ?

Au regard de l'hétérogénéité des situations connues entre les intercommunalités, voire entre les communes, il était essentiel, pour offrir un service de mobilité approprié, de trouver un équilibre dès le départ qui permette à chaque collectivité de se retrouver dans le projet. C'est pourquoi en septembre 2016, quatre temps de débats consécutifs ont été organisés, pendant lesquels le bureau d'étude a justement veillé à la représentation de chacune des collectivités :



Cette première étude s'est révélée essentielle puisqu'elle a permis d'obtenir, dans un temps compté, un premier socle commun de travail et a confirmé l'opportunité de lancer une étude sur la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (à l'époque autorité organisatrice de transports).

En maintenant un rythme soutenu dans les délais, dès novembre 2016 le PETR lance un marché pour le recrutement d'un assistant à maîtrise d'ouvrage, afin de définir les modalités du périmètre pertinent de la mise en œuvre de la compétence mobilité. Une fois recruté, la méthodologie retenue s'est articulée en deux temps :

Premièrement, apporter des réponses sur trois plans différents et répondre aux questions essentielles que pose la prise de compétence mobilité :

JURIDIQUES (accompagnement par un cabinet d'avocats) :

- Comment exercer la compétence de mobilité ? (Les porteurs juridiques)

- Les conventions et délibérations à prendre : entre les communes, vers les EPCI, avec la Région

- L'articulation entre le PETR et le Syndicat mixte de Pôle métropolitain

TECHNIQUES (quasiment un schéma des mobilités) :

- Quelle mobilité sur le territoire en l'absence de prise de compétence par le PETR ?

- Quelle mobilité sur le territoire en cas de prise de compétence par le PETR ?

FINANCIERS :

- Quel coût pour les divers services ?

- Comment trouver les ressources ? Quid du versement transport (versement mobilité aujourd'hui) ?

Le second temps s'organisait autour d'une mission de prospection, deux scénarios ont alors été proposés :

- Le PETR n'acquiert pas la compétence

- Le PETR acquiert la compétence

Chaque cas de figure posant le cadre des solutions de mobilité proposées. Sachant que le Pays avait déjà, en lien avec la labellisation TEPCV et la signature d'un contrat de ruralité, des actions fortes sur la mobilité.

• Place de la concertation

Ce marché s'est accompagné de nombreuses et riches discussions avec les partenaires du Pays, à savoir :

- L'Etat, notamment dans le cadre du contrat de ruralité

- La région Grand Est

- Le syndicat mixte du SCoT

- La métropole du Grand Nancy

- Le département de la Meurthe-et-Moselle

- Les élus

- Les employeurs et acteurs privés

- Les habitants

Le bilan de cette étude courant 2017, conjugué à l'émergence de nouveaux sujets alors en vigueur, même dans les territoires peu denses (covoiturage, autopartage, itinéraires cyclables...) a convaincu les élus de la pertinence de se saisir, à l'échelle du Pays, de la compétence mobilité.

Focus : Le rôle du Conseil de développement

Le Pays s'est appuyé sur le Conseil de développement en l'incitant à participer aux réunions autour de la mobilité, ce qui a d'ailleurs permis de relancer la dynamique de cette instance, alors en perte de vitesse.

Cela a permis aux membres de se rendre compte des difficultés que peut connaître le territoire dans l'aménagement et la mise en place des mobilités. Tandis que le Pays a pu travailler et valider la mise en œuvre de solutions de mobilité, notamment autour de l'électromobilité

Le financement

La question du financement a été source de nombreuses interrogations notamment avec la mise en place du versement transport : quels services le territoire peut-il proposer aux employeurs contributeurs ? Quels sont les services qui pourront être financés avec cette contribution ?

La LOM, en clarifiant et assouplissant un certain nombre de points, s'est révélée être une véritable opportunité. Si le prélèvement du versement mobilité est conditionné à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes, alors **il offre la possibilité de financer toutes dépenses d'investissement ou de fonctionnement qui entrent dans le champ de compétence** de l'AOM. De plus, la loi propose un versement mobilité dont le taux peut être modulé en fonction des EPCI contrairement au versement transport, un obstacle rencontré par le Pays du Lunévillois avant la LOM.

Les estimations de recettes par la mise en place du versement mobilité ont permis d'élaborer un **plan d'investissements** en faveur d'espaces multimodaux et d'actions favorisant les nouvelles mobilités, assurant ainsi aux territoires les plus ruraux qu'ils profitent de solutions de mobilités mises en place dans le cadre de cette compétence.

Le territoire devient AOM

Procédure juridique

La prise de compétence s'est effectuée de la manière suivante :

• Transfert de compétence des communes vers les communautés de communes : à savoir délibération de la CC – changement de statuts - puis les communes ont 3 mois pour délibérer ou à défaut de délibération dans ce délai, leur décision est réputée favorable.

• La modification statuaire est validée si elle remplit les conditions de majorité qualifiée suivantes :

- les 2/3 des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population

- OU la moitié des conseils municipaux représentant plus des 2/3 de la population

- ET dans les deux cas le conseil municipal de la commune dont la population est supérieure au quart de la population totale de l'EPCI

• Puis transfert de la compétence des CC vers le PETR : délibération de changement des statuts et les CC ont à leur tour 3 mois pour délibérer.

Une fois l'arrêté préfectoral pris, la compétence est exercée par la structure qui porte la compétence.

Les actions menées

Ainsi, depuis le 1er janvier 2018, le PETR est AOM. De nombreuses actions ont été mises en place :

- Une agence de mobilité transport mutualisée avec la région Grand Est afin d'apporter une information sur toutes les offres de mobilité organisées sur le territoire (transport scolaire, covoiturage, transport à la demande)

- Une délégation de service public pour les lignes régulières ville-centre et agglomérée

- Une adaptation des services de transports à la demande

- Des travaux d'aménagement autour des gares et halte-gares

- La location de vélos à assistance électrique

- Le développement de bornes de recharge pour véhicules électriques

- Des investissements autour des problématiques de covoiturage et autopartage (avec des acteurs comme Klaxit…)

En janvier 2019, le Pays du Lunévillois a été labellisé **France Mobilités**, l'encourageant davantage dans la mise en œuvre de sa politique en faveur des transports doux et collectifs.

Pour instaurer le versement mobilité, veiller à bien respecter les échéances imposées par l'ACCOS (Agence des organismes de sécurité sociale) pour l'envoi de la délibération d'instauration avec le périmètre.

Focus : Ambassadeur de la mobilité

Afin de proposer des solutions de mobilités toujours en adéquation avec les réalités vécues par les habitants du territoire, le Pays du Lunévillois s'est doté d'un ambassadeur de la mobilité.

L'objectif est d'avoir une personne « sur le terrain » qui va récolter les besoins et avis des forces vives du territoire (employeurs, salariés, associations d'usagers…). L'ambassadeur mobilité informe les habitants sur l'ensemble des offres de mobilité, sensibilise aux mobilités douces et partagées, et favorise l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité en lien avec les besoins du territoire et des habitants.

Le poste est financé par le versement mobilité.

"La prise de compétence est une vraie opportunité pour les territoires ruraux / peu denses ! C'est l'occasion de concrétiser des solutions adaptées au territoire et à ses habitants tout en devenant un partenaire essentiel de la Région dans de le cadre de sa compétence. C'est démontrer la capacité de mettre les politiques publiques à la bonne échelle des besoins des citoyens. En matière de déplacements mobilité les besoins sont rarement sur un territoire unique ! C'est démontrer que la solidarité de territoire existe et que les territoires s'adaptent à la réalité sociétale."

OUTIL PRATIQUE : LA DELIBERATION-TYPE

Cerema
Les Territoires de projet et la compétence mobilité

OUTIL PRATIQUE : LA DELIBERATION-TYPE

Les étapes

L'élaboration et la consolidation d'un projet local de mobilité s'inscrivent pleinement dans le rôle et les missions du syndicat mixte ou du PETR, qui a pour objet de définir les conditions du développement économique, écologique, culturel et social dans le périmètre de son territoire (L.5741-2 du Code général des collectivités territoriales).

L'article L.1231-1 du Code des transports prévoit que les syndicats mixtes et les PETR puissent exercer la compétence « mobilité ».

« (…) les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L.5721-2 du Code général des collectivités territoriales et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux mentionnés à l'article L.5741-1 du même code, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, ***sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial ».***

Plusieurs étapes[2] sont au préalable nécessaires avant l'exercice d'une telle compétence :

1) Pour les EPCI membres du syndicat mixte ou du PETR, délibérer pour se saisir de la compétence mobilité avant le 31 mars 2021 à la majorité absolue des suffrages exprimés. Notifier cette délibération à chaque maire.

2) Pour les communes membres des EPCI du syndicat mixte, délibérer à la majorité qualifiée afin d'acter le transfert de la compétence mobilité à l'EPCI (avec transfert de l'ensemble des services, biens…) auquel elles sont rattachées, comme le permet l'article L.5211-17 du Code général des collectivités territoriales, avant le 30 juin 2021. Les conseils municipaux ont 3 mois pour délibérer : à défaut, la décision est réputée favorable.

A défaut de délibération favorable, la région devient de plein droit l'autorité organisatrice de la mobilité locale sur le périmètre de l'EPCI. Il sera toutefois possible en cas de fusion avec un autre EPCI ou de création/adhésion à un PETR sur le territoire de demander le transfert de la compétence mobilité à la région, le cas échéant dans un délai d'un an après l'arrêté actant ces hypothèses.

Le transfert est acté par arrêté du représentant de l'Etat du département intéressé (L.5211-17 du CGCT) et est effectif à partir du 1er juillet 2021.

3) Réunir les EPCI membres, leurs communes ainsi que les acteurs régionaux compétents, afin de s'interroger sur l'opportunité d'exercer la compétence mobilité à l'échelle du syndicat mixte.

4) Etablir un diagnostic afin d'apprécier la pertinence du projet supracommunautaire sur le plan technique et financier. Ce diagnostic peut notamment se fonder sur les documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire (SCoT, PLUI, PCAET) en concertation avec des acteurs locaux privés ou publics ou se faire par l'assistance d'un cabinet de conseils en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, comme le permet l'article L.2422-1 du Code de la commande publique.

L'article L. 2422-2 permet au maître d'ouvrage de *« passer des marchés publics d'assistance à maîtrise d'ouvrage portant sur un ou plusieurs objets spécialisés, notamment en ce qui concerne tout ou partie de l'élaboration du programme, la fixation de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération ou le conseil spécialisé dans un domaine technique, financier, juridique ou administratif ».*

Cet assistant sera sélectionné en respectant les procédures de publicité et de mise en concurrence adaptées au montant en jeu.

Il permettra de dresser un bilan de l'offre de transports disponible sur le territoire, des besoins des usagers, des services qu'il pourrait convenir de mettre en place mais également du mode juridique de leur gestion.

Dans certains cas, cette étude peut être cofinancée par l'Etat à hauteur de 50% dans le cadre du programme **Action Cœur de Ville**.

5) Les EPCI peuvent décider à partir du 1er Juillet 2021 de transférer leur compétence mobilité à une échelle plus large. Alors elles demandent à leurs assemblées de délibérer à ce sujet : acter le transfert de la compétence, adopter le projet de modification des statuts, autoriser la présidence à signer tous les documents adéquats. Les EPCI notifient, suite à la délibération, le transfert de la compétence au PETR (ou SM).

6) Le PETR (ou SM) se positionne en faveur, ou non, sur cette délibération. Si son avis est favorable alors il se voit exercer la compétence en bloc.

7) Conclure avec la région une convention de complémentarité (à définir le formalisme entre les parties) et arrêter la liste des services déjà mis en place, qui seront portés par le syndicat mixte, comme le prévoit l'article L.1231-1 du Code des transports. L'autorité locale doit ainsi expressément délibérer pour engager les **transferts des services régionaux**, si elle le souhaite. Le cas échéant, prévoir le transfert de compétence, des charges et des mesures techniques. Une délibération doit sceller cette convention ouvrant la coopération entre les autorités organisatrices.

8) Organiser concrètement les services de déplacements pris en charge par l'autorité organisatrice de la mobilité (DSP, marché public, régie…) en suivant le plan mobilité mis en place lors du diagnostic élaboré.

En résumé…

2 - cf Annexe 1

Cerema
Les Territoires de projet et la compétence mobilité

La délibération type « prise de compétence AOM »

OBJET : MODIFICATION DES STATUTS EN VUE D'EXERCER LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

La loi d'Organisation des Mobilités (ci-après LOM) du 24 décembre 2019, a réaffirmé le rôle des autorités organisatrices de la mobilité en offrant la possibilité aux communautés de communes de se saisir de la compétence mobilité.

La LOM offre ainsi toutes les clés aux échelons intercommunaux pour développer un réseau local de transports, et cela même dans les territoires de faible densité. Dès lors, elle renforce le rôle des acteurs locaux dans la transition écologique et les incite à couvrir de manière cohérente, concertée et rationalisée leurs circonscriptions.

Forts de leur ancrage territorial autour de bassins de vie et de leur périmètre d'actions renforcé, les Pays et les Pôles territoriaux sont aujourd'hui invités à devenir les nouveaux promoteurs d'un maillage territorial conforté par la prise en charge de l'organisation du réseau de transport.

L'article L.1231-1 du Code des transports prévoit en effet que *« (…) les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L.5721-2 du Code général des collectivités territoriales et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux mentionnés à l'article L.5741-1 du même code, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en* ***sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial*** *».*

En devenant autorité organisatrice de la mobilité, les personnes publiques locales ou leurs groupements participent ainsi activement à la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain, comme le souligne l'article L.1231-1-1.

Le Comité syndical est aujourd'hui sollicité pour délibérer sur la prise de compétence du XX en matière de mobilité pour le compte des xx et ainsi devenir l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire de son ressort.

Racool_studio

Entendu l'exposé du/ de la Président-e,

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et notamment son article 8 tel que modifié par l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avr. 2020, Vu les articles L.5741-1 et suivants, L5711-1 et suivants, L.5212-1 et suivants et L5211-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
Vu l'arrêté préfectoral du xx portant statuts du xxx ;

Il est proposé de modifier les statuts du xxx :

TITRE XX : MISSIONS

Article X : Objet
Ajout dans les missions : « organisation de la mobilité »

Le xxx assure l'organisation de la mobilité au sens de l'article 8 de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, codifié au titre III du livre II de la première partie du Code des Transports (articles L1231-1 et suivants).

TITRE XX : DISPOSITIONS FINANCIERES ET DISPOSITIONS DIVERSES

Article XX : Ressources

Ajout du « produit du versement mobilité mis en œuvre sur le territoire du xx ».

Le reste des articles des statuts restent inchangés et le projet complet annexé.

* * *

Après en avoir délibéré,

Le Comité Syndical décide :

- d'**APPROUVER** la modification statutaire exposée ci-dessus
- d'**AUTORISER** le / la Président.e à notifier cette délibération aux Président.e.s

Ainsi délibéré les : jour, mois et an désignés ;

Au registre figurent la liste et la signature des membres présents.

Certifié conforme,
Le/ La Président-e

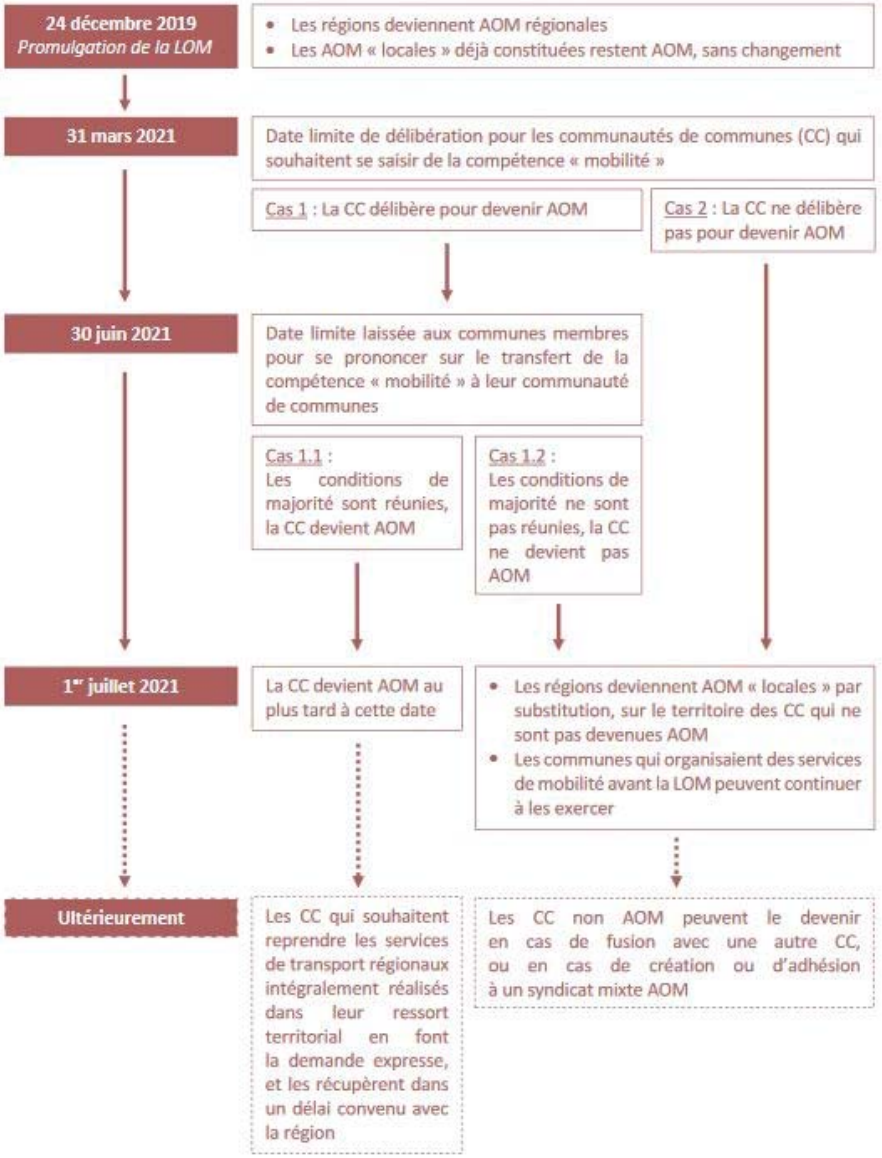
Transmis en Préfecture le : xxx
Reçu en Préfecture le : xxx
Affiché au siège du syndicat mixte le : xxx

Annexe

SCHÉMA SYNOPTIQUE DE LA PROCÉDURE DE COUVERTURE INTÉGRALE DU TERRITOIRE PAR UNE AOM « LOCALE »

stockking

Schéma synoptique de la procédure de couverture intégrale du territoire par une AOM « locale »



Source : Le GART

© AdobeStock

Mobilité en territoires peu vers la fin des zones blanches ?

Développer l'offre de transport en l'adaptant aux besoins des territoires, tel est l'objectif de la loi du 24 décembre 2019. Les communautés de communes en seront les chevilles ouvrières sous réserve qu'elles délibèrent sur la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'ici fin 2020. Beaucoup n'ont pas attendu la loi pour agir.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (1) devrait mettre un terme aux zones blanches en prévoyant que la totalité des territoires dispose d'une autorité organisatrice. Ce texte va permettre aux communautés de communes de prendre cette compétence pour mettre en œuvre des solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle à l'échelle des bassins de vie. Il était temps. En France, 80 % des territoires ne disposent pas d'une autorité organisatrice de la mobilité. De ce fait, ils ne proposent pas de solution pour les transports du quotidien. Or, sans possibilité de se déplacer, les habitants des secteurs ruraux sont assignés à résidence ou contraints d'utiliser leur voiture.

La mobilité est au cœur de l'aménagement du territoire et indispensable au développement économique, à la cohésion sociale et territoriale. Sans solution de déplacement, impossible d'accéder à l'emploi, la formation, la santé, aux loisirs. En réponse au mouvement des gilets jaunes, le gouvernement a lancé en septembre 2017 une vaste concertation au travers des Assises nationales de la mobilité. Objectif : préparer un cadre législatif – la loi d'orientation des mobilités – visant à « gommer » toutes les zones blanches de la mobilité. Autrement dit : permettre aux collectivités de devenir autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour organiser des systèmes de déplacement à l'échelle de leur bassin de vie. Et ce, en étroite liaison avec les régions, chef de file de l'intermodalité, au sein de contrats de mobilité. La finalité étant aussi d'engager les territoires dans la transition énergétique en limitant l'utilisation de la voiture « solo » au profit de solutions alternatives et partagées : ligne de bus, transport à la demande, covoiturage, autopartage, vélo. Pour mener à bien ces missions, les collec-

© MDF

TROIS QUESTIONS À... **Frédéric Cuillerier,**
maire de Saint-Ay (45), président de la commission transport, mobilité et voirie à l'AMF

« LA LOM EST UNE LOI DE SOUPLESSE »

Comment a été élaborée la loi d'orientation des mobilités ?
L'AMF a été associée très tôt à l'élaboration de la LOM. Ce texte a été élaboré de manière très concertée avec l'ensemble des élus de France et tous les partenaires de la mobilité. Nous avons voulu prendre le contre-pied de la loi NOTRe et ne pas créer une loi de contrainte. Dans la LOM, les communautés de communes et les communes ont la faculté de prendre l'initiative en matière de mobilité. C'est une loi de souplesse pour répondre à tous les besoins de mobilité du quotidien.

Quels sont les points forts de la LOM ?
La LOM donne la possibilité aux communautés de communes de devenir des autorités organisatrices de la mobilité. Elles ont aussi la possibilité de se regrouper au sein de syndicats mixtes de type loi SRU. L'intérêt de ces instances est d'adapter le périmètre de l'AOM au bassin de vie. C'est un élément de réponse pour les zones peu denses car elles pourront développer plusieurs solutions de déplacement : le transport collectif, le covoiturage, l'autopartage, les pistes cyclables, la location de vélo à assistance électrique.

Comment les AOM pourront-elles financer ces solutions de mobilité ?
La création d'un syndicat mixte permet de lever le versement mobilité dès lors qu'un service régulier de transport est organisé. Cette mesure est le nœud central du texte. Des solidarités pourront s'exercer au sein des territoires avec des possibilités de moduler le taux du versement mobilité. Par ailleurs, il existe de nombreuses subventions publiques destinées à mettre en œuvre des politiques de mobilité. Les fonds européens sont sous-utilisés. L'État propose plusieurs aides au travers du plan vélo, mais aussi *via* les dotations de soutien pour l'investissement dans les territoires (DSIL) et d'équipement des territoires ruraux (DETR). Il y a de nombreuses solutions de financement, mais elles sont souvent méconnues.

Propos recueillis par ***C. C.***

denses :

tivités pourront créer ou se regrouper au sein de syndicat mixte, de type loi SRU. Elles pourront ainsi percevoir le versement mobilité. Les communautés de communes devront se prononcer sur la prise de compétence dans un calendrier très serré : elles ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider ou pas de devenir des autorités organisatrices de la mobilité.

Les élus inquiets sur le financement

Les communes devront délibérer au plus tard le 31 mars 2021. Le transfert prendra effet au plus tard le 1er juillet 2021. Dans le cas où la compétence n'a pas été transférée à la communauté de communes, c'est la région qui deviendra AOM par substitution à cette date (lire p. 40-41).

À ce calendrier contraint s'ajoute des incertitudes s'agissant du financement de cette nouvelle compétence. En dehors du versement mobilité, une ressource soumise à l'obligation d'organiser une ligne de transport régulière, les intercommunalités ignorent en effet comment elles pourront financer ces politiques de mobilité. Dans le cadre du débat budgétaire pour 2020, le Sénat avait souhaité octroyer une part de la taxe sur les carburants (TICPE) aux communautés de communes exerçant la compétence d'organisation des mobilités. Le gouvernement s'y est opposé en arguant que les EPCI disposeront pour cela de recettes dynamiques *via* la part de TVA que l'État leur octroie pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. Un dispositif qui ne constitue pas une ressource dédiée à la mise en œuvre de la LOM, déplorent les élus. L'État a, quant à lui, programmé 13,4 milliards d'euros d'investissement dédiés aux transports du quotidien et au développement des mobilités propres, partagées et actives pour la période 2018-2022.

De nombreuses intercommunalités envisagent de devenir des autorités organisatrices de la mobilité. *« Il est prématuré de savoir combien vont prendre cette compétence »,* indique Frédéric Cuillerier, maire de Saint-Ay (45) et président de la commission transport, mobilité et voirie à l'AMF. *« En revanche, lors du forum sur la mobilité que nous avons organisé à l'occasion du 102e Congrès de l'AMF, nous avons dû refuser 200 participants. C'est dire l'intérêt que portent les élus à ces questions de mobilité qui sont essentielles. Ils se prononceront lorsque les décrets d'application seront publiés. »* À ce titre, le gouvernement souhaite que les 99 décrets soient votés en 2020. Un délai qui semble court au regard des phases de consultations (CNEN, CESE). Une chose est certaine : le ministère des Transports devra mener un travail de pédagogie et d'information sur la mise en œuvre de la LOM. Cela devra être également le cas pour les différents dispositifs de subventions. Car dans ce domaine, les aides publiques foisonnent, mais les élus ont du mal à s'y retrouver.

Christine CABIRON

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (*JO* du 26/12/2019).

Repères

- **Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre.**
- **Un Français sur quatre a refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.**
- **Sept Français sur dix se rendent au travail en voiture.**
- **Soixante communes françaises sont AOM.**

(Source : ministère des Transports).

Dix questions pour comprendre les objectifs de loi

L'AMF et le ministère des Transports préparent une foire aux questions (FAQ) pour répondre aux interrogations des élus. Extraits.

1 Qu'est-ce qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ?

Une AOM est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. Elle a un rôle d'animation de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et la lutte contre l'étalement urbain. Elle intervient en organisant des services réguliers de transport public ou à la demande, des services de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives, partagées (covoiturage, autopartage...) et solidaires. Elle peut aussi verser des aides individuelles à la mobilité. Elle peut proposer du conseil en mobilité auprès de personnes vulnérables, employeurs, grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux...). L'AOM peut organiser des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine, uniquement en cas de carence de l'offre privée.

2 Qui est AOM ?

La compétence d'organisation de la mobilité définit le rôle de l'AOM qui s'applique sur un territoire donné : le ressort territorial. Cette compétence est exercée par les EPCI à fiscalité propre : métropole, communauté urbaine (CU), d'agglomération (CA), de communes. La région peut être AOM par substitution à la place d'une communauté de communes (CC) lorsque celle-ci n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM. Cette compétence peut être exercée au travers de syndicat lorsqu'elle leur a été transférée. Il peut s'agir de syndicats mixtes fermés (composés uniquement d'EPCI) ou ouverts (régions ou départements) ainsi que des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, des pôles métropolitains quand leur ressort territorial est continu et sans enclave.

© Communauté de communes de Châteaubriant-Derval

La loi LOM étoffe les compétences d'AOM dans le champ des mobilités partagées. Ici, la station libre-service de vélos à assistance électrique de la communauté de communes de Châteaubriant-Derval.

3 Une communauté de communes est-elle obligatoirement AOM ?

La loi encourage la communauté de communes à se saisir de la compétence d'AOM, seule ou en groupement *via* un syndicat mais cela n'est pas obligatoire. Dans le cas où elle souhaite l'exercer, elle a jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider ou pas de devenir AOM. Les communes devront délibérer au plus tard le 31 mars 2021. Le transfert prendra effet au plus tard le 1er juillet 2021.

Dans le cas où elle ne souhaite pas exercer la compétence, cette dernière revient à la région qui l'exerce sur le territoire de la CC concernée. Les communes présentes sur le territoire qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM. Elles peuvent continuer à prélever le versement mobilité.

4 Après le 1er juillet 2021, une communauté de communes qui n'aurait pas la compétence d'AOM pourra-t-elle la reprendre ?

C'est possible dans deux cas.

Si la CC 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 à un nouveau syndicat mixte créé entre plusieurs CC, d'un transfert à un PETR, un pôle métropolitain, de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant.

C'est également possible dans le cas d'une fusion avec une autre CC. Lorsqu'il est demandé, le transfert de la région à la CC intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la CC. Les services qu'une commune pouvait continuer à exploiter quand la région était autorité organisatrice de la mobilité sont transférés à la CC dans un délai d'un an suivant la délibération de la CC.

Avis d'expert

Louise Larcher, conseillère technique au département Urbanisme et transports à l'AMF

« LES COLLECTIVITÉS DOIVENT DÈS MAINTENANT ÉTABLIR UN DIAGNOSTIC DE LEURS MOBILITÉS »

« La LOM vise à couvrir 100 % du territoire avec des AOM, afin de supprimer toutes les zones blanches et permettre aux collectivités de déployer des services de mobilité pour tous les habitants. Ces solutions recouvrent tous les déplacements du quotidien et non pas que les trajets domicile/travail. La concertation a donné lieu à des solutions qui dessinent une nouvelle gouvernance pour mettre en œuvre toutes les mobilités. Celles-ci sont organisées sur un bassin de vie qui ne s'arrête pas aux frontières d'un EPCI ou d'une région. Avec l'État, nous avons entrepris un travail pédagogique pour apporter un maximum de réponses aux interrogations des élus. L'objectif est de créer une foire aux questions (FAQ) qui sera diffusée sur la plate-forme France Mobilités (1). Nous travaillons aussi sur les 99 décrets à venir. Les collectivités qui envisagent de prendre la compétence d'AOM doivent dès maintenant réfléchir à la politique de mobilité. Elles doivent pour cela établir un diagnostic des solutions qui existent sur leur territoire et identifier les besoins de mobilité. À partir de là, elles pourront choisir quels modes mettre en service. Il faut consacrer deux ou trois mois à dresser un état des lieux afin de pouvoir prendre une décision en toute connaissance de cause. » (1) www.francemobilites.fr/

5 Quelles sont les étapes pour prendre la compétence d'AOM ?

Dans le cas où la CC souhaite exercer la compétence d'AOM, les communes doivent transférer la compétence à la CC. Ce transfert a lieu selon les règles de droit commun en matière de transfert de compétences entre communes et intercommunalités. 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 et de 2/3 des communes représentant la moitié de la population (ou l'inverse), 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. 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 trois 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. 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.

6 Une commune peut-elle être AOM ?

Dans les CA, CU et les métropoles, une commune ne peut jamais être AOM car l'EPCI dispose de par la loi de la compétence d'AOM. Dans les CC, la situation évolue. Avant le 1er juillet 2021, une commune peut être AOM directement si elle n'a pas transféré sa compétence à la CC à laquelle elle appartient. À compter du 1er juillet 2021, une commune ne pourra plus être AOM. S'il y a transfert de compétence, c'est la CC qui sera AOM. Si ce n'est pas le cas, c'est la région qui deviendra AOM sur le territoire de la CC. Dans ce cas, les communes qui exerçaient précédemment des services sur leurs territoires (ex : une ligne de bus) pourront continuer à les exercer sans avoir le statut juridique d'AOM. Et, le cas échéant, poursuivre à prélever le versement mobilité. Si la commune était membre d'un syndicat mixte AOM, elle peut continuer à appartenir à ce syndicat.

Les nouveautés de la LOM

- La LOM étoffe les compétences d'AOM dans le champ des mobilités actives, partagées et solidaires.
- La compétence d'AOM est globale mais s'exerce *« à la carte »*.
- Une AOM organise le (s) service (s) de mobilité le (s) plus adapté (s) à son territoire. Elle n'est pas obligée d'organiser une ligne régulière de transport public.
- La compétence d'AOM s'exerce au niveau intercommunal (EPCI, syndicat mixte).
- La région peut toutefois être AOM locale par substitution sur le territoire d'une communauté de communes qui n'aura pas choisi de prendre la compétence d'AOM.

7 Qui est AOM pour les communes dites isolées qui ne font pas partie d'un EPCI ?

Les communes non membres d'un EPCI, dont la liste est mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du Code général des collectivités territoriales sont AOM. Elles peuvent demander le transfert à la région. Si cette demande est effectuée avant le 31 mars 2021, le transfert est de droit et effectif au 1er juillet 2021. Si la demande est effectuée après le 31 mars 2021, la région peut refuser ce transfert si elle se prononce explicitement contre.

8 L'AOM peut-elle choisir de prendre la compétence par bloc ?

Non. La compétence est globale. L'AOM est compétente pour l'ensemble des services de transport et de mobilité. Si l'AOM est compétente pour tous les services énumérés par la loi, elle choisit les services qu'elle veut mettre en place. La compétence s'exerce *« à la carte »*.

9 Quels services doivent-être organisés par l'AOM ?

L'AOM est chargée d'organiser la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux. En aucun cas elle n'a obligation d'organiser des services de transport ou de mobilité pour lesquels elle est compétente. L'AOM choisit d'installer les services adaptés aux besoins des habitants.

10 Une AOM doit-elle nécessairement organiser une ligne régulière de transport public ?

L'AOM organise la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux. Elle n'est donc pas obligée d'organiser une ligne régulière de transport. Mais l'instauration du versement mobilité, impôt assis sur la masse salariale, est conditionnée à l'organisation d'une ligne régulière. ***C. C.***

Les communautés de communes déjà mobilisées sur le terrain

Les élus n'ont pas attendu la loi LOM pour mettre en œuvre des solutions de mobilité. Exemples en Meurthe-et-Moselle, dans la Somme et dans l'Indre.

Des bus, transports à la demande, navettes autonomes, vélos électriques… Bien se déplacer ne doit pas être réservé qu'aux grandes villes. Des élus ont ainsi déployé des solutions de déplacement en veillant à ce qu'elles soient les plus pertinentes pour leur territoire.

Un réseau de transport collectif en Meurthe-et-Moselle

La communauté de communes Terres Touloises (CC2T) a pris la compétence mobilité en avril 2018. Depuis le 1er janvier 2020, elle gère un réseau de transport collectif qui dessert 41 communes et 42 000 habitants.

Auparavant, il existait un petit réseau urbain déployé sur 5 communes. Celui-ci était géré par un syndicat de transport qui avait « hérité » des transports scolaires dans le cadre de la loi NOTRe. *« Nous avons dissous ce syndicat lorsque nous avons pris la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité »,* explique Jorges Bocanegra, vice-président en charge de la mobilité de la CC2T. Ce service était constitué de deux lignes régulières et de 5 services de transport à la demande (TAD). Une desserte insuffisante aux yeux des élus. C'est pourquoi, ils ont tout d'abord décidé d'étendre le transport à la demande à neuf communes. La CC2T a ensuite saisi l'opportunité du renouvellement du contrat de gestion pour définir une nouvelle offre de transport public. « *Notre objectif est d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et d'instaurer une équité du service de mobilité dans l'ensemble du territoire. »* Ainsi, le nouveau marché a été confié à la Société « Prêt à partir » pour une durée de six ans dans le cadre d'une délégation de service public. Le nouvel opérateur gère aujourd'hui 12 lignes de transport à la demande. *« Chaque commune bénéficie de deux allers et retours par jour »,* précise l'élu. Le transporteur exploite parallèlement 25 lignes urbaines et périurbaines. Une offre organisée en lien avec les TER à la gare de Toul, ainsi qu'avec la ligne routière qui relie la sous-préfecture de Meurthe-et-Moselle à Nancy. La CC2T consacre à ce service de transport public un budget qui oscille entre 2,7 et 3 millions d'euros par an. *« Ce budget est alimenté essentiellement par le versement transport, instauré en 2005. »* L'EPCI perçoit aussi des recettes commerciales issues de la vente des billets de bus. *« Nous avons instauré une tarification attractive pour faciliter l'accès aux bus. »* Le titre unitaire est commercialisé 1,10 €. Ce tarif est réduit à 0,40 € pour les personnes bénéficiant des minima sociaux. *« Nous percevons également une subvention de la région Grand Est au titre du transfert des transports scolaires. »* Pour accroître les possibilités de déplacement, la CC2T a ouvert six circuits scolaires au grand public dans la limite des places disponibles. En 2018, le réseau « Movia », opéré avec 32 bus dont 4 électriques, a transporté 120 000 personnes. *« Notre délégataire prévoit d'augmenter la fréquentation des lignes régulières de 10 % et d'accroître celles des TAD de + 20 % »,* précise Jorges Bocanegra.

Plan de mobilité rural dans la Somme

La communauté de communes Somme Sud Ouest (CC2SO) a adopté, en octobre 2019, un plan de mobilité rural. Avec 119 communes, cet EPCI de 39 471 habitants est l'un des plus grands des Hauts-de-France. L'un des plus ruraux aussi, avec une densité de 42 habitants par km². *« En 2011 nous avons constaté un isolement social des personnes âgées »,* explique Serge Zacharewicz, directeur général des services à la CC2SO. De ce constat est née la création de cinq maisons de santé et des actions pour maintenir les seniors à domicile. *« La problématique de la mobilité s'est très rapidement imposée. Comme des lignes de transport scolaire desservaient chaque commune, nous avons demandé au département du Nord de nous déléguer sa compétence pour ouvrir ce service aux grand public. »* De fait, cette collectivité est devenue autorité organisatrice de second rang. Elle a ensuite créé du transport à la demande pour permettre à des personnes de rentrer chez elle à la pause méridienne.

Les questions de mobilité se sont également posées lors de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI), incombant à la CC2SO. *« La notion de plan de mobilité rural n'existait pas »,* rappelle le directeur général des services. *« Seule une entité porteuse d'un SCOT était à même de déployer une telle action. C'est donc le Pays du Grand Amiénois qui, en 2016, a répondu favorablement à notre demande. »* Dix-huit mois de concertation ont été nécessaires

Les autres solutions de mobilité

En Loire-Atlantique, la communauté de communes Châteaubriand-Derval (26 communes, 44 200 habitants) a créé une « Maison de la mobilité » pour pallier la fermeture du guichet de la gare par la SNCF. Des agents territoriaux assurent la vente des billets de trains et de bus, et l'information sur les autres modes de déplacement. Cette autorité organisatrice de second rang propose, en effet, différentes solutions de mobilité, inscrites dans un plan global de déplacement. Elle a investi plus de 500 000 € dans la mise en place de 64 vélos à assistance électrique (VAE), 5 stations en libre-service pour ces VAE, 2 véhicules électriques en auto-partage. Elle a aussi créé des navettes de centre-ville opérées avec des minibus électriques. *« Il faut penser la mobilité de façon globale »,* indique Michel Evain, directeur de pôle aménagement du territoire et environnement. La communauté de communes de l'Argonne Ardennaise (95 communes, 17 400 habitants) va, de son côté, créer un transport à la demande à vocation sociale et installer 8 bornes de rechargement pour les véhicules électriques.

© Communauté de communes Terre Touloises

Le réseau « Movia » (32 bus dont 4 électriques) dépend de la CC Terres Touloises (54), qui est devenue compétente en matière de mobilité en 2018.

pour élaborer ce plan de mobilité rural. Celui-ci est organisé autour de trois thématiques (économie, inclusion sociale, environnement) et compte 102 actions. *« Notre objectif est de proposer un bouquet de services de mobilité. »* Le transport à la demande sera renforcé par des liaisons intercommunales. *« Nous attendons la publication des décrets de la LOM pour créer des lignes de transport régulières »,* précise Serge Zacharewicz. Notamment pour instaurer des navettes de rabattement vers les gares TER de Poix-de-Picardie et de Namps-Maisnil. La CC2SO envisage aussi de développer le covoiturage, un réseau d'autostop organisé et de créer des itinéraires cyclables à l'échelle du territoire. *« C'est une stratégie de mobilité planifiée à dix ans. »* En attendant, la communauté a répondu à un appel à projets de France Mobilités et a décroché, en 2019, une subvention de 100 000 € de l'Ademe. *« Cette somme nous permettra de financer la moitié des coûts d'ingénierie du plan de mobilité rural »*, indique le directeur général des services.

Des navettes autonomes pour relier les communes rurales dans l'Indre

Après le déploiement de la 4G et de la fibre, c'est tout naturellement que la communauté de communes Cœur de Brenne (Indre) a imaginé d'expérimenter des navettes autonomes. *« Cela fait quinze ans que nous misons sur le numérique. C'est indispensable en ruralité pour accéder aux mêmes services publics et privés qu'en milieu urbain »,* indique Jean-Bernard Constant, responsable du numérique au sein de cette collectivité qui regroupe 11 communes et 48 000 habitants. Ce territoire a la particularité d'avoir réussi à maintenir des services (crèches, écoles, Maisons de santé) et des commerces dans quasiment chacune des communes. *« Notre problématique était de savoir comment relier la population à ces services. En sachant qu'une grande partie des habitants sont des seniors et que l'offre de transport en commun est peu importante. »*
Celle-ci repose sur une ligne de cars interurbaine, organisée matin et soir par la Région Centre-Val de Loire et uniquement à destination de Châteauroux. D'où l'idée de mettre en service des navettes autonomes. *« Nous voulons créer une ligne régulière pour se rendre simplement d'une commune à l'autre. »* L'intérêt des navettes autonomes est double : l'absence de conducteur à bord des véhicules limite les coûts de fonctionnement et permet une large amplitude horaire. L'expérimentation consistera à relier les trois communes les plus denses (Azay, Mézières et Martizay). Soit un parcours d'environ 21 km. Une innovation puisque jusqu'à présent, les navettes autonomes n'ont été développées qu'en milieu urbain et sur des distances inférieures à 10 km. *« Nous avons choisi ces communes car elles sont reliées par une route sur laquelle ont été installés cinq pylônes 4 G. »* Une technologie incontournable pour permettre aux navettes de se repérer. Le ou les deux véhicules (le nombre reste à définir) effectueront 4 à 8 allers et retour par jour. Ils circuleront au milieu du trafic routier à une vitesse élevée pour ne pas être en décalage avec les autres véhicules. *« Techniquement, il faut que la navette évolue sur une route à double sens, séparée par une peinture centrale. »*
Pour mener à bien ce projet, la communauté de communes a intégré le consortium ENA (étude des navettes autonomes) porté par l'IFSTTAR, le groupe de transport Berthelet, Eiffage Énergie Systèmes et le constructeur Navya. Objectif : trouver, entre autres, des financements. *« Le coût total de cette expérimentation se situe entre 700 000 € et 800 000 €. »* En 2018, ce consortium a répondu à un appel à manifestation d'intérêt lancé par l'Ademe sur les véhicules autonomes. Il a été retenu parmi les 15 candidats. *« Notre objectif est de démontrer la faisabilité de l'implantation d'une navette autonome en secteur rural. Ce qui, d'un point de vue industriel, n'a jamais été imaginé. »* Cette navette devrait être mise en service courant 2021. *« Nous pensons que c'est une véritable solution pour les territoires peu denses »,* conclu Jean-Bernard Constant. ***C. C.***

DOCUMENT 3

Le versement mobilité (Foire aux questions)

Quelle est la différence entre versement transport et versement mobilité ?

La loi d'orientation des mobilités renomme le « versement transport » (VT) en « versement mobilité » (VM), terminologie cohérente avec la compétence d'organisation de la mobilité.

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

Le versement mobilité est conditionné explicitement à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus, de car par exemple) ce qui n'était pas le cas pour le versement transport quand bien même en pratique seules les AOM dotées de services réguliers le levaient avant l'adoption de la loi.
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, ce qui constitue également une nouveauté par rapport au versement transport.
Les taux plafonds restent inchangés à l'issue de la LOM.

En outre, le versement mobilité, au contraire de versement transport, peut être modulé par le syndicat mixte AOM avec un taux différencié par EPCI composant le syndicat mixte, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI. C'est également possible pour le versement mobilité additionnel levé par un syndicat mixte de transport dit SRU.

Références :
Article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales (instauration du VM conditionnée à l'organisation d'une ligne régulière)
Article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM pour les syndicats mixtes AOM)

Par qui est instauré le versement mobilité ?

C'est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale par substitution, qui peut instaurer le versement mobilité sur son ressort territorial. Elle fixe alors le taux unique qui s'appliquera aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble de son ressort territorial. Ce taux ne pourra pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi. 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. Elle doit identifier les services réguliers mis en place et prévus, ainsi que le type de services qui pourraient justifier un taux plus élevé (site propre, infrastructure de transport pour un service routier ou guidé…).

Dans une communauté de communes qui ne se serait pas vue transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1er juillet 2021 et en informe la Région qui est devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes. Si la commune prélevait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire.

Référence :
L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales et suivants

Une Région peut-elle prélever du versement mobilité, lorsqu'elle est AOM régionale ? Et lorsqu'elle est AOM locale ?

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

Une commune peut-elle prélever un versement mobilité ?

Sur le territoire d'une communauté de communes qui ne s'est pas vu transférer la compétence d'AOM, c'est la Région qui est AOM locale à compter du 1er juillet 2021.

A l'intérieur d'une telle communauté de communes, certaines communes peuvent faire le choix de continuer à exercer des services (par exemple une ligne de bus). Si la commune levait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire dans les mêmes règles qu'une AOM.

Référence
L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales et suivants

Quelles sont les conditions préalables à l'instauration du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (ligne de bus par exemple) et à l'exception des services de transport scolaire. Cette condition préalable est légitimée par le coût de mise en place d'un tel service. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

En outre, le comité des partenaires doit être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de VM.

Références :
L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales

L'organisation d'une ligne de transport à la demande permet-elle de lever du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité étant conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes, celle-ci ne pourra prélever du versement mobilité si elle organise une ligne de transport à la demande sans organiser également une ligne régulière.

Références :
L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales
R. 3111-2 du code des transports (définition du transport à la demande)

L'organisation d'une ligne de transport scolaire permet-elle de lever du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité étant conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes, celle-ci ne pourra prélever du versement mobilité que si elle organise une ligne de transport scolaire sans organiser également une ligne régulière, la loi excluant explicitement le transport scolaire comme service régulier ouvrant droit à la possibilité de lever le versement mobilité.

Références :
L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales (VM et conditions de son instauration)
L. 1231-1-1 du code des transports (liste des services pouvant être mis en place par les AOM)
L. 3111-7 du code des transports (dispositions relatives au transport scolaire)

Quels sont les taux plafonds du versement mobilité hors Ile de France ?

Le taux plafond du versement mobilité (VM) dépend de la population de l'AOM.
En dessous de 10 000 habitants, seules les AOM comportant au moins une commune touristique peuvent lever un versement mobilité plafonné à 0,55 %.
De 10 000 à 50 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 %, majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.
De 50 000 à 100 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 %, de 0,85 % si l'offre de transport comprend un transport en commun en site propre (TCSP) et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.
Au-delà de 100 000 habitants, le VM maximal est de 1 %, 1,75 % si l'offre de transport comprend un TCSP, majoré de 0,05 % si l'AOM est un EPCI ou contient un EPCI, et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.
Dans le cas d'un syndicat mixte de type SRU, un versement mobilité additionnel est possible.

Référence :
L2333-67 du code général des collectivités territoriales

Le versement mobilité peut-il être modulé au sein du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur lequel il est perçu ?

La possibilité pour l'AOM de moduler ou non son VM dépend de sa forme juridique:
- Pour les EPCI à fiscalité propre (communauté de commune, 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 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 est possible au niveau des EPCI composants le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI.

Référence :
L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM sur 12 ans en cas d'intégration de communes dans l'AOM)
L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM par EPCI composant un syndicat mixte SRU, dans le cas où ce syndicat organise directement la mobilité)
L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM par EPCI composant un syndicat mixte AOM)

Nouveauté LOM : Possibilité pour les syndicats mixtes AOM de moduler le VM par EPCI composant le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal e ces petites agglomérations.

Que peut financer le versement mobilité ?

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

A noter cependant que son instauration est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus par exemple).

Références :
L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales
L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales
L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales

Nouveauté LOM : L'instauration du VM par l'AOM est conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes. Le VM peut alors financer l'ensemble des services et des actions de l'AOM lié à ses compétences.

Un syndicat mixte SRU peut-il prélever un versement mobilité ou un versement mobilité additionnel ?

Le Syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité additionnel et peut, dans le cas où il est aussi AOM, prélever un versement mobilité.

Dans le cas plus général, le syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité additionnel (VMA) dans une 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. Ce taux ne peut pas dépasser 0,5 %. Une règle de calcul, relativement complexe, limite le cumul des taux de VM et VMA dans les ressorts territoriaux des AOM. Le taux de VMA peut donc être différent entre plusieurs AOM à l'intérieur du même périmètre du syndicat mixte SRU.

La circulaire interministérielle du 23 août 2002 donne toutes les explications utiles à cet égard et comporte en annexe des exemples précis de cumul de taux de VM et de VMA. L'institution du VMA ne modifie en rien le VM perçu par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Plus rarement, un syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité (VM) si l'un de ses membres lui a transféré la compétence d'AOM. Il ne peut prélever de versement mobilité au motif qu'un de ses membres lui a confié l'organisation d'un service de mobilité.

Sur quels critères un syndicat mixte (de droit commun ou SRU) peut-il se baser pour moduler son taux de versement mobilité par EPCI à fiscalité propre le composant ?

La loi prévoit qu'un syndicat mixte de droit commun ou un syndicat mixte SRU peut moduler son taux de versement mobilité par EPCI le composant, selon un critère déterminé par le syndicat à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal.

La fixation de ces critères de modulations relève du syndicat mixte lui-même, qui a une grande liberté dans leur détermination, sous réserve de prendre en compte les deux composantes relatives à la fragilité économique imposées par la loi (densité de population et potentiel fiscal des EPCI).

Le syndicat peut ainsi librement déterminer des taux de pondération entre ces 2 composantes, ainsi que, par exemple, fixer des seuils de « franchissement » (prévoir un taux à 0 % entre une valeur A et une valeur B, un taux à 0,1% entre une valeur B et C, etc…).

Références :

L. 5722-7 CGCT (modulation du VM pour les syndicats mixtes SRU)

L. 5722-7-1 (modulation du VM pour les syndicats mixtes de droit commun)

La Région a-t-elle la possibilité de déduire le potentiel VM que la communauté de communes toucherait en cas d'exercice des compétences transports scolaires et transports interurbain ?

Le transfert financier est régi par le code des transports actuel, avec une minoration du montant du VT pour les services non urbains :

- Pour les transports scolaires, **la région compense intégralement les charges transférées** à l'AOM (L. 3111-8), selon le principe de neutralité financière.
- Pour les transports non urbains, la loi NOTRe a introduit, pour les AOM qui agrandissent leur périmètre, le fait de prendre en compte le versement transport perçu par l'AOM, en **minorant la compensation financière** (due par la région) **de l'augmentation « mécanique » du VT à taux constant*** (délibéré précédemment par l'AOM). Ce dispositif est donc favorable aux régions, tout en étant neutre financièrement pour l'AOM.

* La rédaction du L. 3111-5, visent l'évolution du périmètre géographique du VT, et non du taux : *« en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. »*

NB 1. Pour les AOM existant avant la LOM qui n'ont pas instauré de VT et qui s'agrandiraient, il n'y a pas d'augmentation « mécanique » du VT, donc la région compense intégralement les charges.

NB2. Pour les EPCI qui prennent la compétence AOM dans le cade de la LOM, qui de fait ne prélevaient pas de VT auparavant, il n'y a pas d'augmentation « mécanique » du VT, donc la région compense intégralement les charges.

Il faut toutefois relativiser l'enjeu financier de cette question : en effet, le potentiel fiscal de ces EPCI (masse salariales des entreprises de 11 salariés et plus) est en général assez faible

Quel est le rôle dévolu au comité des partenaires dans le financement de la mobilité ?

Le comité des partenaires est une instance de concertation associant de manière obligatoire des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

L'AOM consulte ce comité au moins une fois par an et avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité.

Référence :
L. 1231-5 du code des transports

Lien vers la question dédiée sur le comité des partenaires

N° 3277

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 juillet 2020.

DOCUMENT 4

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

en application de l'article 145-7 du Règlement

sur la mise en **application de la loi n° 2019-1428**
*du 24 décembre 2019 d'***orientation** *des* **mobilités**

ET PRÉSENTÉ PAR

MME MARIE-NOËLLE BATTISTEL, M. JEAN-LUC FUGIT,
MME ZIVKA PARK ET M. JEAN-MARIE SERMIER
Députés

SOMMAIRE

—

INTRODUCTION .....

TITRE IER : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE.....

A. LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT : LE LÉGISLATEUR ORIENTE LE LÉGISLATEUR .....

B. UNE BASE LÉGALE POUR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET UN DÉCRET DONT LA PUBLICATION EST IMMINENTE .....

C. VERS LA CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX DÉDIÉS AU FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....

TITRE II : AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES.....

A. LES INTERCOMMUNALITÉS VONT DEVENIR AOM DE PLEIN DROIT .....

B. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE D'AOM .....

C. LES AUTRES DISPOSITIONS DU TITRE II APPELANT DES TEXTES D'APPLICATION .....

TITRE III : RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS .....

A. L'OUVERTURE DES DONNÉES ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES .....

1. Les dispositions relatives à l'ouverture des données de transport devraient être publiées à l'automne 2020 .....

2. Les dispositions relatives aux services numériques multimodaux devraient être publiées avant la fin de l'année 2020 .....

B. LES VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS.....

C. LA RÉGULATION DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ .....

1. Les mesures d'application relatives au covoiturage ont été publiées .....

2. Quelques textes réglementaires relatifs à la régulation des nouvelles formes de mobilité demeurent à publier .....

D. LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE .....

1. Les dispositions relatives à la responsabilité sociale des plateformes devraient être publiées d'ici fin 2020, malgré une censure partielle du Conseil constitutionnel .....

2. Diverses dispositions relatives au transport particulier de personnes doivent encore être publiées .....

TITRE IV : DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES .....

A. CHAPITRE IER : METTRE LES MOBILITÉS ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES .....

1. Les dispositions relatives aux mobilités actives et à l'intermodalité devraient être publiées d'ici la fin de l'année 2020 .....

2. D'autres dispositions doivent faire l'objet de textes réglementaires d'application, non publiés à ce jour .....

B. CHAPITRE II : DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES PLUS PROPRES .....

1. Les dispositions déjà adoptées .....

2. L'état d'avancement des décrets restant à prendre .....

C. CHAPITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROMOTION DES USAGES LES PLUS PROPRES ET À LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION .....

1. Les conditions de la mise en place du forfait mobilités durables sont désormais globalement réunies .....

2. Les mesures réglementaires d'application nécessaires à l'instauration obligatoire de zones à faibles émissions mobilité dans certains secteurs doivent être rapidement prises .....

3. Toutes les autres mesures réglementaires d'application sont encore en attente .....

D. CHAPITRE IV : AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU MARCHÉ DES VÉHICULES ET DES ENGINS MOBILES NON ROUTIERS À MOTEUR ....

TITRE V : SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES .....

A. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER, GUIDÉ ET FERROVIAIRE .....

1. Dispositions relatives au renforcement de la sûreté et de la sécurité dans les transports .....

2. Autres dispositions relatives au transport guidé, ferroviaire et routier .....

B. DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME ET A L'ACTIVITÉ PORTUAIRE .....

1. Bilan de l'application de l'article 135 modernisant la législation du transport maritime .....
2. Les mesures d'application de l'article 136 relatif à la déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses .....
3. Les mesures d'application de l'article 142 relatif à la signalisation maritime .....
4. Bilan de l'application de l'article 165 réformant les structures de gestion des dockers intermittents .....

EXAMEN EN COMMISSION .....

ANNEXES .....

ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI .....

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES .....

(...)

TITRE IER : PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

A. LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT : LE LÉGISLATEUR ORIENTE LE LÉGISLATEUR

L'article 1er de la loi, complété par le rapport annexé à celle-ci, fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2027. L'article ne comporte pas de montants prévisionnels ou d'enveloppes globales, mais définit quatre objectifs et cinq programmes d'investissements prioritaires. En revanche, l'article 2 de la loi et le rapport annexé fixent une trajectoire d'augmentation des dépenses de l'Agence financière des infrastructures de transport de France (AFITF) qui, opérateur de l'État, est son « bras armé » pour réaliser des investissements dans les infrastructures de tous les modes de transport et devrait pouvoir consacrer à ses dépenses 13,7 milliards d'euros sur la période 2019-2023 et 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Le rapport annexé comporte également l'annonce de plusieurs engagements financiers de l'État, comme par exemple l'augmentation de 40 % des investissements de l'État dans les transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, la reprise progressive par l'État de 35 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau, ou encore une participation de l'État à hauteur de 1,3 milliard d'euros à un plan de traitement des nœuds ferroviaires urbains saturés.

Les articles 1er et 2 et le rapport annexé ne prévoient la publication d'aucun texte de niveau infra-législatif. C'est dans chacune des lois de finances annuelles, puis dans les budgets annuels de l'AFITF, que se fera l'application progressive des dispositions de la LOM. Le fait que le volet « dépenses » du projet de budget annuel de l'AFITF ne fasse pas l'objet d'un débat au Parlement est régulièrement critiqué ; la définition d'une trajectoire pluriannuelle d'évolution de ces dépenses constitue donc un apport important de la LOM, même si le Parlement n'a pas la possibilité de débattre de la ventilation de ces dépenses entre les différents modes de transport avant que le budget de l'AFITF soit adopté.

Vos rapporteurs soulignent qu'il appartient désormais au législateur budgétaire de se conformer à ces objectifs, priorités et engagements pris par le législateur de 2019. Une légitime inquiétude peut être exprimée s'agissant des recettes de l'AFITF pour l'année 2020, la crise sanitaire de la covid-19 ayant dramatiquement affecté les opérateurs des modes de transport d'où proviennent les recettes du budget de l'AFITF.

B. UNE BASE LÉGALE POUR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET UN DÉCRET DONT LA PUBLICATION EST IMMINENTE

L'article 3 de la LOM confère une base légale à un organisme créé par le Gouvernement en octobre 2017 dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. Toutefois, la loi renvoie à un décret la définition des missions, de l'organisation et du fonctionnement de ce conseil. La loi dispose que la composition du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) doit inclure trois députés et trois sénateurs (ce qui est déjà le cas en pratique) et renvoie au décret la fixation du nombre des autres membres et de leur qualité. La seule mission explicitement conférée par la LOM, dans son article 178, au COI est un rôle consultatif dans l'élaboration, par le Gouvernement, d'une stratégie pour le développement du fret ferroviaire (*voir dernière partie du présent rapport, consacrée au titre V de la LOM*).

Le décret n'a pas encore été publié. Toutefois, les services du ministère de la transition écologique interrogés par vos rapporteurs ont apporté les informations suivantes : un projet de décret fait l'objet d'une consultation de nombreuses parties prenantes ayant notamment participé aux travaux des Assises. **La publication du décret est annoncée comme imminente.**

Selon les informations communiquées à vos rapporteurs, **la composition du COI prévue par le décret serait la suivante :**

– un président désigné par décision du ministre chargé des transports ;

– le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;

– trois députés désignés par l'Assemblée nationale, comme prévu par la loi ;

– trois sénateurs désignés par le Sénat, comme prévu par la loi ;

– un collège d'élus locaux représentant les régions, les départements et les métropoles désignés respectivement par l'association Régions de France, l'Assemblée des départements de France et l'Association des maires de France ;

– un collège de personnalités qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transport et de mobilité, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement, de politiques européennes et de financement public, nommées par décision du ministre chargé des transports.

Les missions du COI seront ainsi définies : le conseil aura pour mission d'éclairer le Gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports, incluant, en tant que de besoin, les équipements et services liés aux réseaux d'avitaillement en énergies alternatives aux carburants fossiles et de support aux échanges de données, en tenant compte de leurs modèles économiques et de leurs modes de financement spécifiques. Il formulera des propositions sur les orientations des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de

ses opérateurs, et sur leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future des infrastructures.

Outre la mission consultative qui lui incombe en vertu de l'article 178 de la LOM, **le COI sera chargé de** :

1° Remettre au Gouvernement, à sa demande, un rapport d'orientation éclairant l'action publique dans la mobilité et les transports et sur la programmation nationale des investissements dans ces domaines ;

2° Répondre à toute autre sollicitation prévue par la loi ou émanant du Gouvernement en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements concernant les mobilités et les transports.

Les moyens du COI seront mis à sa disposition par plusieurs ministères. **Vos rapporteurs notent qu'il appartiendra au Parlement de s'assurer**, dans le cadre de l'examen des prochains projets de loi de finances, de l'adéquation de ces moyens aux missions du COI.

C. VERS LA CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX DÉDIÉS AU FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'article 4 de la LOM habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance, dans les deux ans suivant la promulgation de la loi, pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un « *ensemble cohérent* » d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation « *représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes* », qui sont déjà dotés d'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités locales qui le financent, et qui ont déjà fait l'objet soit d'une déclaration d'utilité publique (DUP), soit d'une déclaration de projet, soit d'une décision d'ouverture d'enquête publique.

L'ordonnance devra aussi créer des ressources fiscales affectées à ces établissements publics. L'ordonnance pourra (donc de manière facultative) confier à ces établissements la mission de concevoir ou d'exploiter les infrastructures qu'ils financent, ou de mettre en place des services complémentaires ou connexes.

La durée de l'habilitation a été prolongée de quatre mois par l'article 14 de la loi du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 [(1)].

Si cette habilitation avait pour objectif de permettre la création d'une nouvelle catégorie d'établissements publics sur le modèle de la Société du Grand Paris (SGP), **à ce stade aucun projet d'infrastructures n'a été identifié** par les

---

(1) Cet article dispose en effet que « Les délais dans lesquels le Gouvernement a été autorisé à prendre par ordonnances, sur le fondement de l'article 38 de la Constitution, des mesures relevant du domaine de la loi sont prolongés de quatre mois, lorsqu'ils n'ont pas expiré à la date de publication de la présente loi ».

services du ministère de la transition écologique **comme susceptible de faire l'objet de la création d'un tel établissement**. Seuls des échanges informels avec les collectivités territoriales ont eu lieu, dans l'attente de la mise en place des nouveaux exécutifs municipaux et intercommunaux, qui ont pleinement vocation à participer à la réflexion sur la mise en place de tels établissements.

Les autres articles du titre Ier de la LOM ne prévoient pas de textes réglementaires d'application et ne rendent pas nécessaire, selon les informations communiquées à vos rapporteurs, la modification de dispositions réglementaires existantes.

TITRE II : AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

A. LES INTERCOMMUNALITÉS VONT DEVENIR AOM DE PLEIN DROIT

La mise en œuvre du titre II de la loi d'orientation des mobilités relève, pour l'essentiel, de la compétence et de la volonté des collectivités territoriales et de leurs groupements. C'est pourquoi ces dispositions de la loi prévoient peu de textes réglementaires ; c'est aux territoires qu'il appartiendra de se saisir pleinement des outils créés à leur intention par le législateur, avec **un objectif central : au 1er juillet 2021, il ne devra plus rester en France de territoire dépourvu d'autorité publique organisatrice des mobilités exerçant effectivement sa compétence**. **L'échelon intercommunal deviendra l'échelon de référence en la matière**, du fait d'un transfert systématique de cette compétence par les communes qui composent une intercommunalité (transfert de droit, à quelques exceptions près) et l'échelon régional s'y substituera, au niveau local, lorsqu'une intercommunalité renoncera à prendre cette compétence. Chaque région détient la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

Peu de dispositions réglementaires relevant de la responsabilité du Gouvernement sont nécessaires pour permettre aux acteurs d'atteindre cet objectif.

En revanche, de très nombreux actes juridiques devront être élaborés et adoptés par les organes délibérants des collectivités territoriales, incluant à la fois des délibérations, des conventions entre collectivités, ou encore des conventions entre une collectivité et un ou plusieurs opérateurs (par exemple pour l'organisation des services d'autocars touristiques). C'est pour cette raison que la plupart des dispositions du titre II, bien qu'étant d'application directe, ne sont pas entrées en vigueur immédiatement après la promulgation de la loi, mais sont à entrée en vigueur différée : le calendrier des élections municipales, puis de la constitution des instances délibérantes et des exécutifs des communes et des intercommunalités, tel qu'il était prévu au moment de l'adoption de la loi, a amené le législateur à prévoir et encadrer une période transitoire afin de permettre une pleine « appropriation » des dispositions et une bonne préparation des transferts de compétences – choisis ou de droit, selon les cas – prévus par la loi.

Les instances nouvellement élues ou en cours de constitution dans les territoires à l'échelon intercommunal à la suite des élections municipales de mars et juin 2020 vont à présent devoir s'emparer des attributs d'une « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM). Sur le territoire des intercommunalités qui ne pourront ou ne voudront pas devenir AOM, c'est à la région que sera conférée cette qualité. Auditionnés par vos rapporteurs, les représentants des services de la

direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique ont indiqué avoir des contacts réguliers avec l'ensemble des associations représentant les élus locaux.

Un délai supplémentaire a été introduit, s'agissant d'une étape intermédiaire du processus de transfert de compétences, pour tenir compte du décalage du second tour des élections municipales, par l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020 (1) visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de covid-19 : l'échéance fixée pour la prise de compétence des communautés de communes a été décalée de trois mois et les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 (au lieu du 31 décembre 2020, échéance qui était fixée par la LOM) pour délibérer. Toutefois, l'objectif final est demeuré fixé au 1er juillet 2021 : à cette date, la région deviendra l'AOM sur le territoire des intercommunalités qui n'auront pas adopté de délibération tendant à s'attribuer cette qualité.

Un décret est nécessaire pour modifier les dispositions réglementaires existantes qui régissent l'autorité organisatrice unique d'Île-de-France : le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), que la LOM a rebaptisé « Île-de-France Mobilités » (IdFM), afin, notamment, de modifier la composition de son conseil d'administration pour y intégrer un représentant des associations des usagers des transports ainsi qu'un seizième représentant de la région Île-de-France. Ce décret d'application de l'article 8 de la loi n'est pas encore paru. Selon les informations communiquées à vos rapporteurs par le ministère de la transition écologique, le projet de décret est **en cours d'examen au Conseil d'État** et sa publication devrait avoir lieu dans les prochaines semaines.

B. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA COMPÉTENCE D'AOM

Les articles 8 et 9 de la LOM ont enrichi le contenu de la compétence d'AOM par rapport au droit antérieur, notamment en matière de mobilités actives, partagées et solidaires. Ce contenu est défini dans les articles L. 1231-1-1 et suivants du code des transports, en distinguant la catégorie des AOM (qui sont en principe toutes les intercommunalités, et à défaut, la région), la catégorie des AOMR (autorités organisatrices de la mobilité régionale, qui sont les régions) et le cas particulier d'Île-de-France Mobilités. À la différence des AOM, les AOMR sont compétentes pour tout service de transport dont le périmètre géographique dépasse celui d'une AOM. **Aucun texte réglementaire n'est nécessaire pour l'application de ces dispositions.**

L'AOM dans sa nouvelle ambition définie par la LOM n'exercera pas sa compétence de manière isolée mais devra accorder une importance majeure à la coopération avec les AOM des autres territoires ; **la LOM prévoit de nombreuses**

---

(1) Ordonnance prise sur la base de l'habilitation prévue à l'article 11 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19.

modalités de coopération entre les autorités, peu de ces dispositions nécessitant l'adoption de dispositions réglementaires.

L'article 15 de la loi prévoit la conclusion d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle de chaque bassin de mobilité et la création, par chaque AOM, d'un comité des partenaires à rôle consultatif. Là encore, aucun texte réglementaire n'est nécessaire : il reviendra à chaque AOM de composer librement son comité des partenaires et d'élaborer, avec les autres acteurs du bassin de mobilité concerné, un contrat opérationnel. La délimitation des bassins de mobilité sera faite par les régions, comme le prévoit l'article L. 1215-1 du code des transports créé par l'article 15. De même, le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, rendu obligatoire par l'article 18 de la loi à l'échelle de chaque bassin de mobilité, ne nécessite pas d'intervention réglementaire de l'État préalablement à son élaboration par les régions, les AOM locales, les syndicats mixtes, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi.

Un décret a tout de même été publié, bien que non prévu explicitement par la loi : le décret n° 2020-751 du 18 juin 2020 relatif à l'assistance technique fournie par les départements à certaines communes et à leurs groupements. Ce décret a attribué aux départements, déjà compétents pour proposer une assistance technique aux collectivités infra-départementales dans de nombreux domaines (assainissement, prévention des inondations, gestion du domaine public routier…), la possibilité de leur apporter également une assistance dans le domaine des mobilités.

S'agissant du **versement destiné au financement des services de mobilité** (ou « VM »), qui remplace désormais le « versement transport » (VT), l'article 13 de la LOM appelait des mesures réglementaires **qui figurent dans deux décrets publiés** (1). Il convient de noter – car ce point avait donné lieu à débat lors de l'examen du projet de loi – que le décret n° 2020-805 du 29 juin 2020 lève l'ambiguïté sur la possibilité, pour les collectivités territoriales qui perçoivent cette ressource fiscale, d'en utiliser le produit pour financer des services **et des infrastructures**, et non pas seulement des « services » comme le nouveau nom du versement pouvait le laisser croire. En effet, ce décret modifie l'article D. 2333-86 du code général des collectivités territoriales, dont la rédaction est désormais la suivante : « *Ouvrent droit au bénéfice du produit du versement destiné au financement des services de mobilité* […] *les dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences* [des AOM], ***y compris lorsqu'elle porte sur l'infrastructure associée à cette action*** ». Vos rapporteurs saluent cette clarification qui est de nature à rassurer beaucoup de collectivités.

L'outil essentiel de mise en œuvre de la LOM par les AOM est le **plan de mobilité**, créé par l'article 16 de la loi. La procédure d'élaboration et les exigences que doit respecter ce plan, qui vient remplacer les anciens « plans de déplacements

---

(1) Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires et décret n° 2020-805 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité.

urbains » qui n'avaient pas vocation à couvrir la totalité du territoire, sont définies dans la loi de manière suffisamment précise pour être directement applicables par les collectivités lorsqu'elles se seront emparées de la compétence d'AOM dans le délai mentionné précédemment : chaque nouvelle AOM disposera de deux ans, à partir de sa création, pour élaborer son plan de mobilité. **Les précisions d'ordre réglementaire nécessaires pour l'application de l'article 16** figurent dans le décret précité n° 2020-801 du 29 juin 2020 et comprennent notamment la fixation du délai laissé aux personnes consultées sur un projet de plan de mobilité simplifié pour rendre leur avis : ce délai est de trois mois et à son expiration, l'avis qui n'a pas été donné est réputé favorable.

Il convient de noter que les dispositions de la LOM relatives au plan de mobilité ne sont pas encore entrées en vigueur : ces dispositions, ainsi que les dispositions réglementaires correspondantes, deviendront applicables le **1er janvier 2021.**

C. LES AUTRES DISPOSITIONS DU TITRE II APPELANT DES TEXTES D'APPLICATION

L'article 14 de la loi habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui se substituera au Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTARL). L'échéance de l'habilitation, initialement fixée au 24 décembre 2021, a été reportée de quatre mois par l'article 14 de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, pour tenir compte du décalage dans la mise en place des exécutifs locaux et dans le processus de prise de compétence des intercommunalités, ces deux facteurs impactant la gouvernance du futur établissement public.

L'article 19 de la loi, composé de plusieurs dispositions relatives à l'accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, prévoit l'obligation de rendre accessibles à ces personnes un pourcentage de places de stationnement équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lorsque celle-ci comporte des places de stationnement ainsi équipées. Le pourcentage minimal doit être défini par **arrêté ministériel**. Un projet d'arrêté, dont la rédaction relève de la direction ministérielle à l'accessibilité (DMA) du ministère de la transition écologique a été présenté au Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH), qui a rendu un avis favorable. **La publication de cet arrêté est donc imminente**.

L'article 20 de la loi, relatif aux véhicules utilisés comme VTC (voitures de transport avec chauffeur), modifie l'article L. 3122-4 du code des transports pour inciter à l'utilisation de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'article L. 3122-4 dans sa version antérieure prévoyait un texte réglementaire d'application ; interrogés par vos rapporteurs, les services du ministère ont indiqué qu'il ne serait **pas nécessaire** de modifier ces dispositions.

(...)

MANIFESTE
Inventons les Hubs de [Dé]Mobilité

Le hub joue un rôle clé en reliant les habitants et les territoires. Leur mission, aujourd'hui orientée vers les transports, doit s'actualiser pour réduire les déplacements motorisés, encourager les mobilités choisies, renforcer les proximités, satisfaire les exigences environnementales et favoriser les accessibilités aux services publics et les activités des habitants et des visiteurs.
Cette démarche d'intérêt général vise la construction d'un nouveau commun. C'est beaucoup demander à tous les protagonistes, mais ce sont là les conditions d'une urbanité actuelle et de qualité dans tous les territoires. Dès lors, il est urgent de revoir leur conception, leur intégration urbaine et leur maillage pour s'orienter vers l'invention d'un concept à construire de "hubs de [dé]mobilité".

Nous voulons des Hubs de [Dé]Mobilité :

1 Innovants et centrés sur les usagers de la ville et les citoyen.ne.s, à partir des pratiques identifiées et des besoins exprimés.

2 Ouverts à tou.te.s. pour déployer des bouquets de services de proximité et des plateformes de dialogues, d'échanges, de partages et de mutualisations.

3 Accessibles dans les temporalités, adaptées aux usagers et évolutifs dans le temps.

4 Offrant des solutions de mobilités décarbonées, partagées et adaptées à au bassin de vie de chacun, pour venir et partir de ces lieux.

5 Avec des solutions physiques et numériques, accessibles et inclusives pour tou.te.s.

6 Ménageant des interfaces ouvertes, pour s'approprier des services de mobilités, et des services à la personne et aux collectifs.

7 Portés conjointement par toutes les parties prenantes (public, privé, population, association).

8 Au service de l'intérêt général pour la production, la gestion et l'accès aux ressources et aménités urbaines, ouvertes et en commun.

Mais pourquoi ? L'origine du mal

La ville dense, dans sa configuration actuelle, ne séduit plus et fait même fuir ses habitants. Comme le montrent les résultats de l'observatoire OUEV[1], 57% des individus résidant dans les centres métropolitains aspirent à vivre ailleurs (contre seulement 25% dans les communes isolées des pôles urbains). Si tou.te.s ne peuvent satisfaire cette aspiration, cette tendance est confirmée par les soldes migratoires négatifs enregistrés ces dernières années au sein d'une nette majorité des ville-centres des métropoles. Ce phénomène n'est cependant pas nouveau. Depuis les années 70, l'exode urbain est la somme de deux mouvements : la périurbanisation – le développement des franges urbaines – et la rurbanisation – départ vers les zones rurales. L'exode urbain est plus rapide que ne l'a été l'exode rural[2]. Il a concerné jusqu'à présent 4,5 millions de personnes, mais son rythme est très rapide: environ 110 000 personnes par an, contre 70 000 pour l'exode rural. Pourtant, aujourd'hui les efforts et innovations dans l'aménagement durable et la mobilité se concentrent essentiellement dans les centres métropolitains, amenant les disparités territoriales qui sont mises en lumière par l'actualité.

Si les grandes villes ont un impact écologique négatif très important, l'impact environnemental et social du mode de vie périurbain n'est pas à négliger. En effet, les emplois sont souvent conservés en milieu urbain, ainsi que parfois l'école des enfants. Il y a en moyenne une automobile par ménage de plus que les citadin.e.s et celle-ci roule beaucoup plus. D'où consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. Cet habitat à faible densité entraîne aussi une forte consommation d'espace, mais surtout une transformation de l'espace rural et une altération du paysage[3].
Constat appuyé par les données du think tank Shift Project, rappelant que les zones périurbaines occupent seulement 11 % du territoire hexagonal mais rassemblent 43 % de la population française (27 millions de personnes). La part modale de la voiture particulière atteint 85 %[4].

Comment garantir au mieux les accessibilités indispensables au quotidien ? Comment servir cette mobilité discontinue et les connexions nécessaires, sans tomber dans l'impasse de la voiture particulière ? L'offre alternative de déplacement existe souvent mais elle est peu reliée et pas assez fournie. Augmenter les possibilités de choix et de combinaisons, c'est encourager d'autres modes (rabattement et stationnement vélo, covoiturage, taxi, VTC, rabattement voiture, etc.) à s'y joindre et offrir le choix du mode et de son éventuelle combinaison. Ceci suppose d'accéder aux offres de transport en proximité, donc de formaliser une multitude de plateformes légères qui relient les offres disponibles ; dit autrement incarner dans des hubs ce que les citadin.e.s organisent naturellement (passer d'un vélo à un bus, métro, de la voiture au train, etc.) et ainsi compléter une maille de mobilités aujourd'hui trop lâche.

[1] Observatoire des Usages émergents de la ville, l'Obsoco-Chronos, 2017.

[2] Pierre Merlin, urbaniste et démographe, « l'exode urbain », La Documentation française, 2019

[3] Interview Pierre Blouet, AMF, décembre 2010

[4] The Shift Project «Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité », août 2017

Comme le rappelle récemment François Leclercq, même si la transition vers un système de mobilité plus durable s'avère indispensable, il n'est pas possible de nier l'organisation spatiale des villes que l'utilisation généralisée de la voiture a engendrée. Ce tissu de villes petites et moyennes, moins denses que les métropoles dans l'ombre desquelles beaucoup se sont développées, est l'héritage de plusieurs décennies de politiques d'aménagement imprégnées de la culture de la voiture. C'est aussi accepter de voir que, derrière le changement de nos paradigmes de mobilité, ce sont les logiques d'ensemble du développement territorial actuel à repenser [5].
L'observatoire OME[6] met d'ailleurs en avant que 28 % des Européen.e.s se projettent dans un avenir moins mobile, substituant à l'idéal de vitesse, pour se déplacer plus vite, celui de raccourcissement des distances, pour se déplacer moins loin. La mobilité de proximité est une des réponses possibles à la question de la façon dont les individus peuvent se libérer des mobilités contraintes et subies, en les réduisant. À une époque où se fait sentir un désir de ralentissement face à un cours du monde en accélération, on peut supposer que la mobilité de proximité constitue une voie pour repenser une mobilité à dimension plus humaine sans pour autant être passéiste ou rétrograde, tout comme l'aménagement des territoires, les aménités en périphérie, l'économie et l'emploi qui sont également des sujets à explorer.

Agir pour des proximités amènent à contrer l'étalement de la ville par l'intensification urbaine, mais aussi limiter l'augmentation d'infrastrucutres (routières) de transport. Dès lors, il faut penser un maillage des offres de mobilité et une concentration des aménités urbaines à laquelle la notion de "hub" et celle de ses maillages peut répondre.

Inventons les Hubs de (dé)mobilités !

Venu de l'anglais, le terme hub se définit comme "la partie centrale ou principale de quelque chose où il y a le plus d'activité / la partie centrale d'une roue dans laquelle sont fixés les rayons (= barres reliant la partie centrale au bord extérieur de la roue)" [7]
Par extension, le mot hub est employé dans les domaines des transports, de la logistique et de l'informatique :

- dans les transports, un hub ou plate-forme de correspondance est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication, une plaque tournante.
- dans l'aviation, un hub aérien ou plate-forme de correspondance aéroportuaire est un aéroport qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol.
- en informatique, un hub, appelé aussi concentrateur; C'est un appareil permettant d'interconnecter physiquement plusieurs appareils, typiquement des ordinateurs (connexions réseau Ethernet via hub Ethernet) ou encore des périphériques (hub USB, Firewire,...), mais aussi parfois un commutateur ou un routeur.
- le modèle hub and spoke est un modèle d'architecture de réseau, point d'interconnexion de plusieurs sites, de plusieurs appareils numériques, carrefour, échangeur.

[5]François Leclerc, Architecte, Débats & Analyses, Le Monde, 27 décembre 2018.

[6] Observatoire des Mobilités Emergentes, vague 2018.

[7] Définition du Cambridge Dictionary

Les hubs [dé]Mobilités deviennent alors des moyens pour tous les territoires péri-urbains d'atteindre des objectifs clairs et ambitieux :

- de réduction de l'usage de la voiture et promotion de mobilités alternatives pour tous les acteurs des mobilités alternatives et actives,
- de promouvoir des proximités quotidiennes : commerces, restauration, services publics et privés à la personnes, de réduire les dépendances et les vulnérabilités,
- de développer des emplois locaux,
- et en bonus, le hub améliore la collaboration entre tous les acteurs, les obligeant à se coordonner autour des citoyens.

Un hub de (dé)mobilités, ce n'est pas :

- un parking relais, une gare, un espace de coworking, …
- uniquement une question de mobilité.

Pour construire dès maintenant de tels quotidiens, pour rapprocher les services, pour recréer du local et du lien, resserrer le maillage territorial, les hubs de mobilités sont à ré-inventer et il faut promouvoir la dé-mobilité. Légers et utiles, ils peuvent être mis en œuvre avec peu de moyen en ciblant précisément les besoins des citoyen.ne.s. Ils mettront en valeur les services de mobilité existants et joueront un rôle majeur dans l'attractivité des territoires. Ils permettent de connecter les parcours, de raccourcir les distances, de simplifier et de donner du sens. Le Hub pourra devenir le support d'une multitude de services utiles permettant d'éviter des mobilités ou de les raccourcir.

Aujourd'hui, comme ils sont à la croisée des domaines et des métiers, ces hubs n'ont pas de représentant.e, ni de responsable identifié.e. Ils ne sont pas conçus en partant des temporalités et des besoins, ils résultent des infrastructures et des modes de transport qu'ils tentent de relier comme le montre l'excellent travail sur les passages de l'Institut de la Ville en Mouvement[8]. Par ailleurs, des démarches internationales s'engagent pour produire des infrastructures numériques utiles aux Hubs, portées par des acteur.rice.s privé.e.s comme Coord[9] ou des ONG mondiales comme SharedStreets[10].

Rodolphe Dodier souligne l'influence des disparités territoriales : une solution fonctionnant dans un contexte donné ne sera pas forcément pertinente dans un autre[11]. La prospective des mobilités périurbaines semble échapper à toute tentative de généralisation, obligeant les collectivités à procéder le plus subtilement possible sur un territoire donné, à éviter de reproduire sans analyser.

Cependant, il est possible de cibler un certain nombre d'éléments « noyau », indispensable à la réalisation des hubs de [dé]mobilités : les 8 éléments du manifeste.

[8] https://www.ville-en-mouvement.com/fr

[9] https://coord.co/

[10] http://sharedstreets.io/

[11] Rodolphe Dodier, Professeur de géographie à l'université Aix-Marseille - Tendances prospectives, Périurbain, octobre

Nous, signataires de ce manifeste

Considérons que les Hubs de [Dé]Mobilités jouent un rôle majeur dans le quotidien des citoyen.ne.s. Nous pensons que les prochains Hubs doivent être légers (peu gourmands en moyen, versatiles, évolutifs), utiles (répondant aux besoins quotidiens de toutes les parties prenantes) et citoyen.ne.s (inscrits dans la vie quotidienne pour tous les territoires).

Ces Hubs sont à la croisée des métiers et des domaines techniques, juridiques, institutionnels. Ce manifeste souligne également l'importance d'une démarche collective qui aborde à la fois les aspects physiques et numériques. La mobilité y joue un rôle mais ne doit pas être l'angle unique pour observer, concevoir et penser des hubs.

Les signataires pourront alors prototyper dans des collectivités candidates en mutualisant des moyens et des ressources, mieux se coordonner autour de projet de hub réel et repenser leur proposition de valeur. Pour une collectivité, cette démarche permettra de mieux comprendre les besoins des citoyen.ne.s, de faire évoluer les hubs existants, de créer des hubs utiles et fonctionnels en gagnant du temps et des ressources.
Pour les opérateurs de mobilités et d'aménagement, il s'agira de partir des besoins des usagers, des points de vue différents de l'ensemble des acteur.rice.s pour identifier les communs, les potentiels standard et les spécificités selon les différents territoires. Pour les sociétés de services, cela facilitera la compréhension des besoins des citoyen.ne.s au quotidien pour repenser les offres.

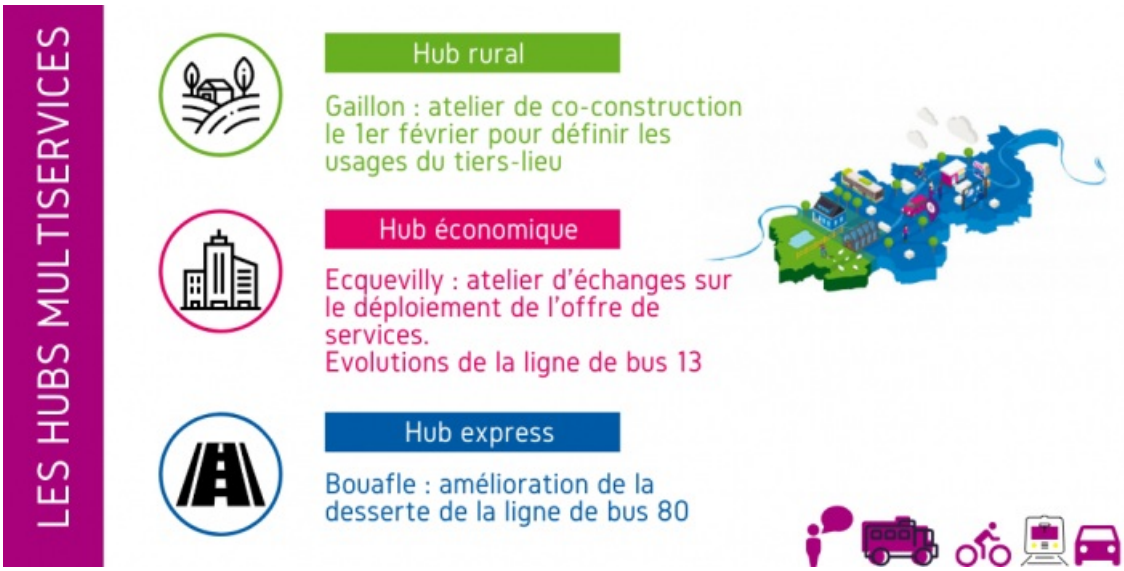
En s'inspirant des approches de l'open source[12], la FabMob accompagne les signataires dans une démarche collective, à mutualiser des moyens pour produire de nouvelles connaissances, des formats de données, des guides, et à prototyper dans plusieurs collectivités.

Rejoignez le mouvement en signant le manifeste
cliquez

Pour plus d'informations : info@lafabriquedesmobilites.fr

[12] Fabrique des Mobilités, Vers un territoire Open Source

Les hubs multiservices #çacontinue !



La communauté urbaine porte le projet innovant de mailler le territoire de 77 hubs multiservices à l'horizon 2024 pour accompagner l'arrivée du RER E qui irriguera le territoire de Poissy à Mantes-la-Jolie. A l'heure où la mobilité s'impose comme un droit fondamental, les Hubs faciliteront les déplacements des habitants et des salariés du territoire. Initiée à l'occasion de la Semaine de la mobilité, l'expérimentation des hubs multiservices se poursuit et s'amplifie !

Les dernières avancées

#hubéconomique d'Ecquevilly

Le 23 janvier, un atelier d'échanges se tiendra dans les locaux de la ressourcerie La Gerbe sur le déploiement des services de proximité pour le hub multiservices à Ecquevilly. Au programme recensement des besoins et des attentes des acteurs économiques locaux dans le cadre de ce nouveau modèle de développement local.

Evolutions de la ligne de bus 13 Ecquevilly <> Chapet <> Les Mureaux <> Meulan-Hardricourt.

Depuis le 6 janvier, dans le cadre du plan d'amélioration des réseaux de bus les évolutions suivantes ont été mises en place :

- Déplacement de l'arrêt « ESAT » pour se rapprocher du Hub multiservices inauguré en septembre et faciliter ainsi les déplacements interconnectés en proposant une alternative à l'autosolisme
- Plus de bus en semaine du lundi au vendredi : toutes les 30 minutes par sens, de 5h25 à 22h20
- Des horaires étendus le samedi : toutes les heures de 6h00 à 22h30.
- Meilleure fréquence le dimanche : des bus toutes les 90 minutes par sens de 6h35 à 22h15.

#hubrural de Gaillon-sur-Moncient

Le projet pilote de tiers-lieu rural à Gaillon-sur-Montcient est porté par Grand Paris Seine & Oise et la commune. Ce futur lieu pourra combiner différents usages tels le télétravail, un point d'accueil pour les entrepreneurs du territoire, un accès à des services comme la formation, la télémédecine et proposera une palette de services attendus par les habitants, usagers et associations. Il sera aussi un point relais pour les services de la communauté urbaine et ses partenaires.

Afin de définir au mieux les futurs usages du premier tiers-lieu rural du territoire rendez-vous le samedi

1er février pour le 2ème atelier de co-construction.

#hubexpress de Bouafle

L’offre de transport se renforce à Bouafle. Depuis le lundi 6 janvier, un nouveau bus dessert la commune et plus particulièrement le hub multiservices (arrêt La Cigale). Il s’agit de la ligne express 80 entre Mantes-la-Jolie et Cergy-Pontoise.

Pour encore plus de services, ce nouveau hub met à disposition :

- Une aire de covoiturage
- Un parking vélo
- Un accès facilité pour les correspondances bus

Les hubs multiservices forment un réseau de plateformes physiques proposant une offre multimodale associée à des services de la vie quotidienne vise un double objectif : permettre l’interconnexion entre les différents moyens de transport (bus, covoiturage, train, transport à la demande, piéton ou vélo…) selon les lieux mais aussi d’y assurer des offres de services de proximité (paniers frais, dépôts de pain, relais colis, coworking, foodtrucks…). GPS&O a été lauréat du trophée France Mobilités en novembre dernier grâce à ce programme innovant.

5 typologies de hubs ont été pensées, chacune proposant un bouquet de moyens de transport et de services spécifiques. Une expérimentation est en cours sur 4 sites.

E-hubs - Mobilité Durable Partagée

Mots clés : Station de véhicules électriques partagés et connectés - covoiturage

Territoire d'expérimentation

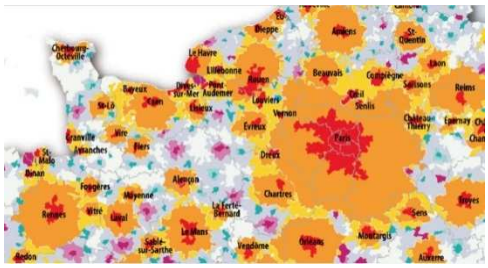
Le territoire d'expérimentation comprend 2 échelles de travail :

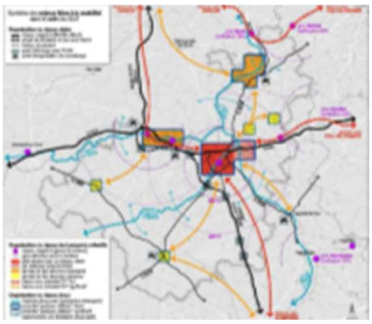
- La ville de Dreux
- Les pôles « relais mobilité » de l'agglomération de Dreux

Dreux – Ville centre – 33 000 hab / Aire urbaines – 4 communes – 50 000 hab

Agglomération – 81 communes – 115 000 hab

Territoire globalement rural organisé autour de la polarité Dreux/Vernouillet sous influence de l'aire urbaine de Paris et sur l'axe Rouen – Orléans.





Description projet

Enjeu/besoin

Trois enjeux principaux poursuivis

- Favoriser la circulation sans voiture dans le centre-ville de Dreux
- Proposer des alternatives à la voiture et des aires de covoiturage en entrées de la ville de Dreux (connecter les quartiers – libérer le centre-ville de la voiture)
- Permettre aux territoires ruraux de rallier Dreux puis Paris via une offre de transport souple et efficace

Concrètement, il s'agit de mener

- 3 études : implantation des stations (e-hubs) et optimisation du réseau, acceptabilité du projet et outils d'accompagnement au changement, évaluation et ajustement de l'offre,
- Renforcement des infrastructures : déploiement pistes cyclables, implantation de 10 e-hubs, valorisation de la connexion train vers Paris,
- Communication : sur le territoire : destinée aux usagers, vers l'extérieur destinée au retour d'expérience, s'intégrant et renforçant les outils existants (jvmalin, site sncf, site Agglo, etc.).

Expérimentation

Au-delà des infrastructures cyclables et autres permettant de supporter de nouveaux modes de déplacements, Dreux s'investit au côté de partenaires européens dans la mise en place de e-hubs.

Les e-hubs (stations connectées) se distinguent des stations de transport classiques par l'inclusion de caractères indissociables : une offre de véhicules partagés et électriques. En ce sens, les ehubs contribuent à une optimisation de l'utilisation de véhicules et à la réduction des émissions de GES, à l'échelle la plus large possible.

Le développement de e-hubs sur le territoire drouais représente une innovation tant d'un point de vue offre de transport que les changements de pratiques sur notre typologie de territoire.

PROJET ACCOMPAGNÉ PAR LE
PROGRAMME FRANCE MOBILITES - FRENCH MOBILITY—TERRITOIRES D'EXPÉRIMENTATION DE NOUVELLES MOBILITÉS DURABLES

DUREE PROJET > 36 MOIS

MONTANT DU PROJET > 1 MILLION €
DONT AIDE AMI > 100 000 € MAX

LOCALISATION>
REGION CENTRE—VAL DE LOIRE
DEPARTEMENT—EURE ET LOIR

PORTEUR DE PROJET
VILLE DE DREUX

PARTENAIRES SUR LE PROJET
AGGLOMERATION DU PAYS DE DREUX
GROUPE EUROPEEN INTERREG
ADEME, DREAL, CONSEIL REGIONAL

CONTACT
JUGE LUCIE
L.JUGE@VILLE-DREUX.FR

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

Syndicat mixte et intercommunalité dans la loi d'orientation des mobilités

Par **Jean-Claude Christophe,** ancien attaché principal

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 introduit plusieurs novations, notamment sur les autorités organisatrices de la mobilité. Dans le cadre de la coopération intercommunale, la compétence mobilité peut être confiée à un syndicat mixte, en lieu et place de la communauté de communes. La présente fiche analyse le fonctionnement, le rôle et le périmètre d'intervention, puis les moyens financiers, plus particulièrement le versement mobilité additionnel.

Fonctionnement

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, s'est substituée à celle du 30 décembre 1982 relative à l'orientation des transports intérieurs (Loti). Elle modifie notamment le fonctionnement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), en complément de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique des territoires et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam, et de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi Notre.

Avant la LOM, de vastes territoires n'avaient aucun acteur public pour proposer des services de mobilités alternatifs à l'usage de la voiture individuelle. À l'échelle intercommunale, seules les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles étaient AOM. La mobilité durable constituant un enjeu majeur, la LOM a imposé l'exercice de cette compétence par une AOM locale sur l'intégralité du territoire. La meilleure adéquation entre les besoins de mobilités et l'échelle de gouvernance la plus adaptée a été recherchée. L'article 8 de la LOM a donc prévu qu'une AOM couvre tous les territoires, y compris les secteurs peu denses (ruraux, périurbains, de montagne…), pour mettre fin aux « zones blanches ». Les communes n'étant plus AOM depuis le 1er juillet 2021, les communautés de communes (CC) ont été encouragées à prendre la compétence mobilité. Pour l'exercer, elles ont pu choisir :

- soit l'échelle de leur territoire (le ressort territorial) ;
- soit une échelle plus large, après transfert à un syndicat mixte (SM) ou à un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR, auparavant le Pays).

REPÈRES

Régi par les articles L.5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales, le syndicat mixte est un établissement public de coopération locale, et non un établissement public de coopération intercommunale.

LE CHIFFRE

0,5 %

C'est le taux maximal du versement mobilité additionnel.

Définition du syndicat mixte

Régi par les articles L.5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), le syndicat mixte est un établissement public de coopération locale, et non un établissement public de coopération intercommunale. Il peut associer des collectivités de nature différente, par exemple des communes et un département ou regrouper des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Une distinction doit être faite entre deux types de syndicats :

- **le syndicat mixte de mobilité AOM** qui s'est vu transférer la compétence d'AOM par des EPCI membres (conformément à l'article L.1231-1 du code des transports). En sa qualité d'AOM, il est compétent pour organiser les services de mobilité sur son ressort territorial (code des transports, art. L.1231-1-1). Il peut également percevoir le versement mobilité (VM), sous réserve de la mise en place d'un service régulier de transport public de personnes, comme prévu par l'article L.2333-66 du CGCT ;
- **le syndicat mixte « SRU »** (code des transports, art. L.1231-10) qui a essentiellement des compétences en matière de coordination et n'est pas une AOM. Il peut instaurer le versement mobilité additionnel (VMA), afin de financer ses activités de coordination de services, de mise en place de systèmes d'information voyageurs et de tarification et billétique intégrée. À la place de ses membres, il peut organiser des services de mobilité, y compris des services ferroviaires, sur le fondement des dispositions de l'article L.1231-11 du code des transports, dans sa rédaction issue de la LOM.

Transfert de la compétence mobilité à un syndicat mixte

Plusieurs motifs peuvent inciter les intercommunalités à se saisir de la compétence d'AOM, puis à la transférer. Elles peuvent :

- devenir un acteur local de la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité, qui est souvent différent des limites de l'EPCI ;
- construire un projet de territoire : les EPCI membres d'un syndicat mixte peuvent choisir de maîtriser l'élaboration de leur stratégie locale de mobilité, en adéquation avec d'autres politiques publiques locales : énergie, environnement, social, économique, aménagement, tourisme…
- décider des services qu'ils souhaitent organiser ou soutenir, en fonction des offres de mobilité

publiques ou privées existantes sur leur territoire (source : Cerema, avril 2022).

En tant qu'AOM, le syndicat mixte (comme le PETR) crée et organise le comité des partenaires (code des transports, art L.1231-5), afin de concerter et de communiquer sur sa politique de mobilité a minima une fois par an. Ce comité permet d'évaluer et d'améliorer l'offre de services, en associant l'ensemble des acteurs locaux concernés : représentants des employeurs, des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que tous autres acteurs susceptibles de pouvoir l'aider à trouver des solutions. Le SM offre la possibilité de répondre aux nouveaux besoins nés de l'évolution de nos modes de vie. Suite à la périurbanisation, les trajets domicile-travail, de plus en plus longs, sont souvent effectués sur le périmètre institutionnel de plusieurs collectivités. Parmi les modes alternatifs à la voiture individuelle, l'usage des transports en commun et d'autres mobilités doit être développé. Leur coordination et l'intermodalité représentent un enjeu fort. Toutefois, la LOM dispose que « si aucune décision n'est prise ou si une communauté de communes ne délibère pas favorablement pour prendre la compétence d'AOM, c'est la région qui devient, par substitution, automatiquement AOM au niveau local » sur le ressort territorial de la CC. « Cheffe de file » en la matière, elle est chargée d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes. Ses missions s'exercent à l'échelle des bassins de mobilité qu'elle peut définir, en lien avec les AOM situées sur son territoire et dans le cadre d'un « contrat opérationnel de mobilité ». Dès lors, si la CC ne s'est pas vue confier la compétence mobilité, les actions sont définies par le conseil régional, en concertation avec les départements, les AOM du territoire et les SM. Chacune des missions peut être déléguée. Cette délégation nécessite la signature d'une convention entre les parties. La délégataire agit alors en tant qu'autorité organisatrice de second rang (AO2) et non en tant qu'AOM à part entière. La région exerce donc de droit l'ensemble des attributions relevant de la compétence mobilité sur le territoire de la CC où le transfert prévu à l'article 8 de la LOM n'est pas intervenu, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés par une ou plusieurs communes membres. Celles-ci peuvent continuer à les organiser librement, après en avoir informé la région. Lorsqu'une de ces communes a transféré sa compétence d'AOM à un syndicat mixte, ce dernier demeure compétent sur le périmètre de cette commune. En effet, dans un souci de souplesse, la LOM a offert la possibilité aux CC qui le souhaitent de confier la compétence mobilité à un syndicat mixte (ou à un PETR) (CGCT, art. L.5711-1 et L.5721-2). Les CC peuvent ainsi accroître leur périmètre d'intervention. Elles favorisent la gouvernance locale de la mobilité et facilitent l'organisation d'un service régulier sur un territoire plus étendu. La mutualisation à une échelle plus large que celle de l'EPCI permet, bien évidemment, une rationalisation des coûts.

REPÈRES

Suite à la périurbanisation, les trajets domicile-travail, de plus en plus longs, sont souvent effectués sur le périmètre institutionnel de plusieurs collectivités. Parmi les modes alternatifs à la voiture individuelle, l'usage des transports en commun et d'autres mobilités doit être développé. Leur coordination et leur intermodalité représentent un enjeu fort.

Moyens d'action

Le syndicat mixte AOM dispose de moyens d'action :

- définir, mettre en œuvre et évaluer sa politique de mobilité au niveau local, afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité sur son territoire ;
- possibilité de s'appuyer sur le plan de mobilité simplifié (auparavant, plan de mobilité rurale) pour élaborer une stratégie adaptée aux enjeux de son territoire ;
- organiser des services de transport de personnes (réguliers ou à la demande), de marchandises, de mobilités actives ou partagées ;
- contribuer, financièrement ou techniquement à des projets développés par d'autres acteurs ;
- offrir un service de conseil et d'accompagnement.

Syndicat mixte SRU

La LOM permet la création ou l'extension de syndicats mixtes dits SRU (solidarité et renouvellement urbains, ndlr) sous l'impulsion des régions, en y associant les départements, au titre de leur compétence voirie. Ces syndicats voient leurs compétences étendues à l'ensemble des services de mobilité, en coordination ou en lieu et place de leurs membres. Ils peuvent aussi assurer d'autres missions ou compétences (schéma de cohérence territoriale [Scot], plan climat-air-énergie territorial [PCAET]...) à l'échelle du bassin de mobilité.

Rappelons que la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi SRU, avait notamment pour objectif d'assurer davantage de cohérence entre les politiques d'urbanisme et de déplacements. Le volet déplacements offre la possibilité aux AOM de s'associer au sein d'un syndicat mixte, afin de rendre les réseaux complémentaires, performants et plus attractifs pour la clientèle. Le syndicat mixte SRU est un outil spécifique de coopération intercommunale en matière de transports en commun.

UN SYNDICAT : OUVERT OU FERMÉ ?

Il ne s'agit pas là d'état d'esprit mais de sa composition. Il sera ouvert s'il associe des collectivités territoriales de niveaux différents : communes, départements ou régions et d'autres personnes morales de droit public, comme les chambres consulaires (chambres de commerce et d'industrie, d'agriculture ou des métiers) pour gérer un service présentant un intérêt commun. Il peut s'agir d'une activité classique ou commerciale. L'article 111 de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) définit son rôle : « Il peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers, ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. » Le syndicat mixte SRU offre ainsi de nouvelles possibilités de coopération à des échelles correspondant à la réalité des déplacements, par exemple l'échelle des bassins de vie. À l'inverse, il sera fermé s'il est composé soit de communes ou d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), soit uniquement d'EPCI qui, en leur qualité d'AOM, peuvent lui transférer leur compétence en matière d'organisation et de gestion des transports (code général des collectivités territoriales, art. L.5711-1).

Création et gestion

La création est subordonnée à l'accord de l'ensemble de ses membres. Une délibération concordante est nécessaire. La mise en place du SM est autorisée par arrêté préfectoral du département, siège de ce syndicat. Une convention est conclue pour une durée déterminée. La loi SRU prévoit que dans un SM ouvert doit figurer au moins une collectivité territoriale (commune par exemple), ou un groupement de collectivités. Il peut être dissout, par arrêté préfectoral, dans l'hypothèse où il n'exerce plus d'activité depuis deux ans. Il est géré par un comité. Le comité syndical est composé en fonction des statuts qui déterminent la répartition des sièges. Il élit un président et des vice-présidents. Les attributions portent surtout sur l'activité économique, le tourisme, les loisirs, la gestion de l'environnement, de l'eau, les transports, le traitement des eaux usées. Les modifications statutaires sur la composition et l'objet sont opérées selon les règles fixées par les statuts. Ceux-ci peuvent aussi prévoir la faculté de retrait d'un membre et la modification de l'objet du syndicat.

Représentation au sein du comité (CGCT, art. L.5212-7)

Chaque commune est représentée par deux délégués titulaires élus par le conseil municipal à la majorité absolue, pour la durée du mandat du conseil municipal. Conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le choix peut porter sur tout citoyen réunissant les conditions requises pour être conseiller municipal. Le choix des EPCI à fiscalité propre peut porter sur l'un des délégués communautaires ou sur tout conseiller municipal d'une commune membre. Le conseil municipal et l'organe délibérant d'un EPCI peuvent décider, à l'unanimité, de ne pas procéder par scrutin secret aux nominations de leurs délégués au sein d'un SM.

Rôle et périmètre d'intervention des SM mobilité et SRU

Aux termes de l'article L.5721-5 du CGCT, le SM peut réaliser son objet notamment « par voie d'exploitation directe ou par simple participation financière dans les sociétés ou organismes, dans les mêmes conditions que les départements ou les communes. Dans ce dernier cas, les modalités de cette participation sont fixées par la décision institutive ». Il dispose aussi du même panel d'outils qu'une commune ou qu'un département. Il peut passer des marchés et des délégations de service public (DSP) pour la réalisation de son objet. Il peut aussi confier à une tierce personne le soin de réaliser, en son nom et pour son compte, des missions de maîtrise d'ouvrage public relatives à une opération relevant de sa compétence. À l'inverse, le SM peut se voir confier une mission de maîtrise d'ouvrage public par un tiers ou par un de ses membres (CGCT, art. L.5711-1). Il agit alors comme un simple mandataire, sous réserve que cette mission entre dans son objet social ou ait un lien avec ses compétences. Le périmètre du syndicat mixte est défini d'un commun accord entre les AOM membres. Mais, ces autorités organisatrices peuvent déterminer de manière totalement libre le ressort territorial (périmètre d'intervention) de leur choix.

REPÈRES

La mise en place du SM est autorisée par arrêté préfectoral du département, siège de ce syndicat. Une convention est conclue pour une durée déterminée.

Compétences obligatoires du syndicat mixte SRU

La loi SRU a prévu que les SM de transport doivent obligatoirement exercer certaines compétences. Ils ont aussi la possibilité de se doter de compétences facultatives ou optionnelles, précisées dans leur statut. Parmi les trois compétences obligatoires, la coordination des services est considérée comme primordiale, afin de faire converger et d'harmoniser les politiques de mobilité de chacune. La forte implication des élus au sein du comité syndical raccourcit le circuit décisionnel et facilite l'approbation des projets. L'information multimodale des usagers est une seconde thématique importante. Elle revêt des formes diverses, telles que dépliants, panneaux d'information aux arrêts, centrale de mobilité, bornes d'information, site internet, calculateur d'itinéraires… Enfin, l'intégration tarifaire vise à mettre en place des titres intermodaux, permettant à l'usager de voyager sur l'ensemble des réseaux d'un département ou d'un bassin de vie. Le syndicat joue, en l'occurrence, le rôle de chambre de compensation. Cette intégration tarifaire entre réseaux permet ainsi de respecter le principe de chaînes de déplacements entre les réseaux TER, interurbains et urbains. Ce principe tend à supprimer, ou pour le moins à réduire au maximum, les obstacles que peut rencontrer un « client » des transports collectifs pour se rendre de son origine de déplacement à sa destination finale. Cependant, cette mission soulève des questions relatives à la répartition des recettes des titres entre l'ensemble des exploitants des réseaux. Les syndicats ne disposant, en général, que d'un effectif réduit de personnel, peuvent être amenés à confier à un prestataire cette fonction, à la fois complexe et très lourde en termes de temps dédié. Ces compétences obligatoires ont toutes pour objectifs essentiels de favoriser l'usage des transports collectifs, et notamment de faciliter la mobilité des usagers.

Compétences facultatives (ou optionnelles)

Elles sont de deux types :

- l'organisation de services réguliers et de services à la demande ;
- la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport qui impactent le territoire de plusieurs AOM (ex. tram-train).

Ces compétences facultatives sont exercées par le syndicat mixte SRU en lieu et place de ses membres. Les AOM adhérentes peuvent donc, si elles le souhaitent et pour les objets qu'elles auront choisis, déléguer au syndicat leur qualité d'autorité organisatrice de la mobilité et/ou de maître d'ouvrage. À noter que seules les AOM peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte SRU.

Moyens financiers

• Taxe versement mobilité additionnel (VMA)

Rappelons que le VM a été créé par la LOM, en remplacement du versement transport (VT). À l'instar de celui-ci, il ne peut être instauré qu'à la condition que soit organisé un service régulier de transport public de personnes. Tous les employeurs publics et privés d'au moins onze salariés y sont soumis. Le VMA est une taxe affectée au financement des mobilités actives, partagée et solidaire, à l'exclusion de tout autre usage. Il est prélevé dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants, incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associant au moins la principale AOM. Son taux ne peut excéder 0,5 %. À l'intérieur du ressort territorial des transports urbains, ce taux est, le cas échéant « réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé dans un périmètre de transports urbains qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » (CGCT, art. L.2333-67). Cet espace peut englober un ou plusieurs ressorts territoriaux urbains. La règle générale de calcul du VMA maximum est la suivante :

- hors du périmètre d'une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants, le taux maximal est de 0,5 % de la masse salariale des employeurs d'au moins onze salariés ;
- à l'intérieur du ou des périmètres inclus dans cet espace, le principe de base est le suivant : taux maximal VMA = taux maximum virtuel - plafond VM « classique ».

Il peut être affecté à l'ensemble de la compétence mobilité, y compris les mobilités actives et partagées.

L'exposé des motifs de la LOM soulignait que « le gouvernement s'assurera, le cas échéant dans le cadre d'une prochaine loi de finances rectificative, que les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilité qu'elles organisent ». La nouvelle loi permet aussi de moduler le taux de ce versement au sein d'un même SM, pour tenir compte de la densité démographique et du potentiel fiscal des EPCI qui le composent. La fixation de ces critères de modulations relève du SM lui-même, qui a une grande liberté dans leur détermination, sous réserve de prendre en compte les deux composantes ci-dessus. Le syndicat peut aussi déterminer librement des taux de pondération entre ces deux composantes, ainsi que, par exemple, fixer des seuils de « franchissement ». Le taux de VMA peut donc être différent à l'intérieur du même périmètre du syndicat mixte SRU (des exemples précis de cumul de taux de VM et de VMA figurent dans une circulaire interministérielle du 23 août 2002). À noter que n'étant pas une AOM mais une association d'AOM, le syndicat mixte SRU ne peut prélever le VM « classique ».

REPÈRES

Le syndicat mixte peut se voir confier une mission de maîtrise d'ouvrage public par un tiers ou par un de ses membres (CGCT, art. L.5711-1). Il agit alors comme un simple mandataire, sous réserve que cette mission entre dans son objet social ou ait un lien avec ses compétences.

• Autres sources de financement

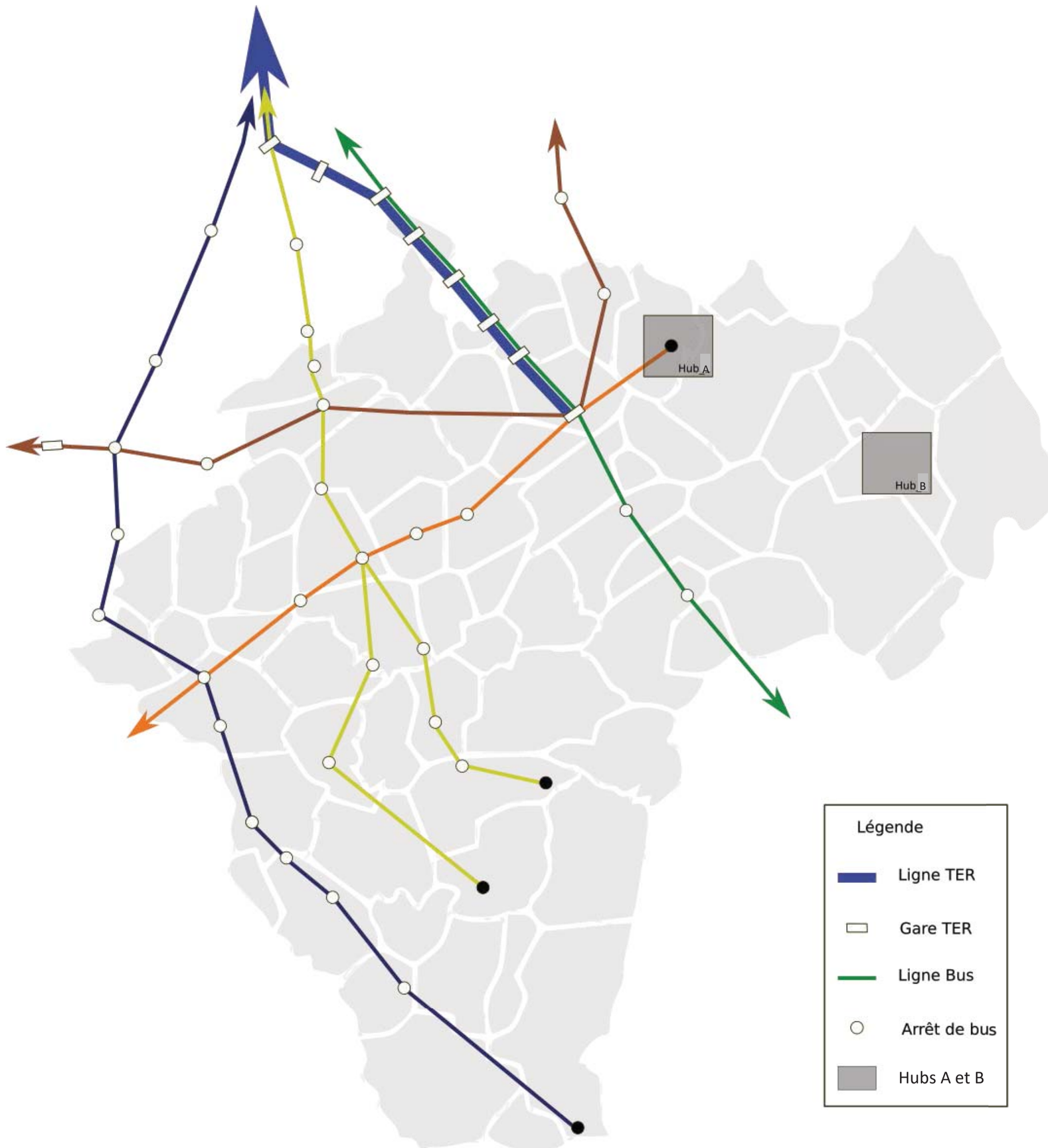
Elles comprennent :

- les revenus de biens meubles ou immeubles ;
- les sommes perçues des administrations publiques, des associations, des particuliers, en échange de services rendus ;
- les subventions de l'État, des régions, des départements, des communes membres et des EPCI ;
- les produits des dons et legs ;
- les produits des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés ou aux investissements réalisés ;
- le produit des emprunts (le cas échéant).

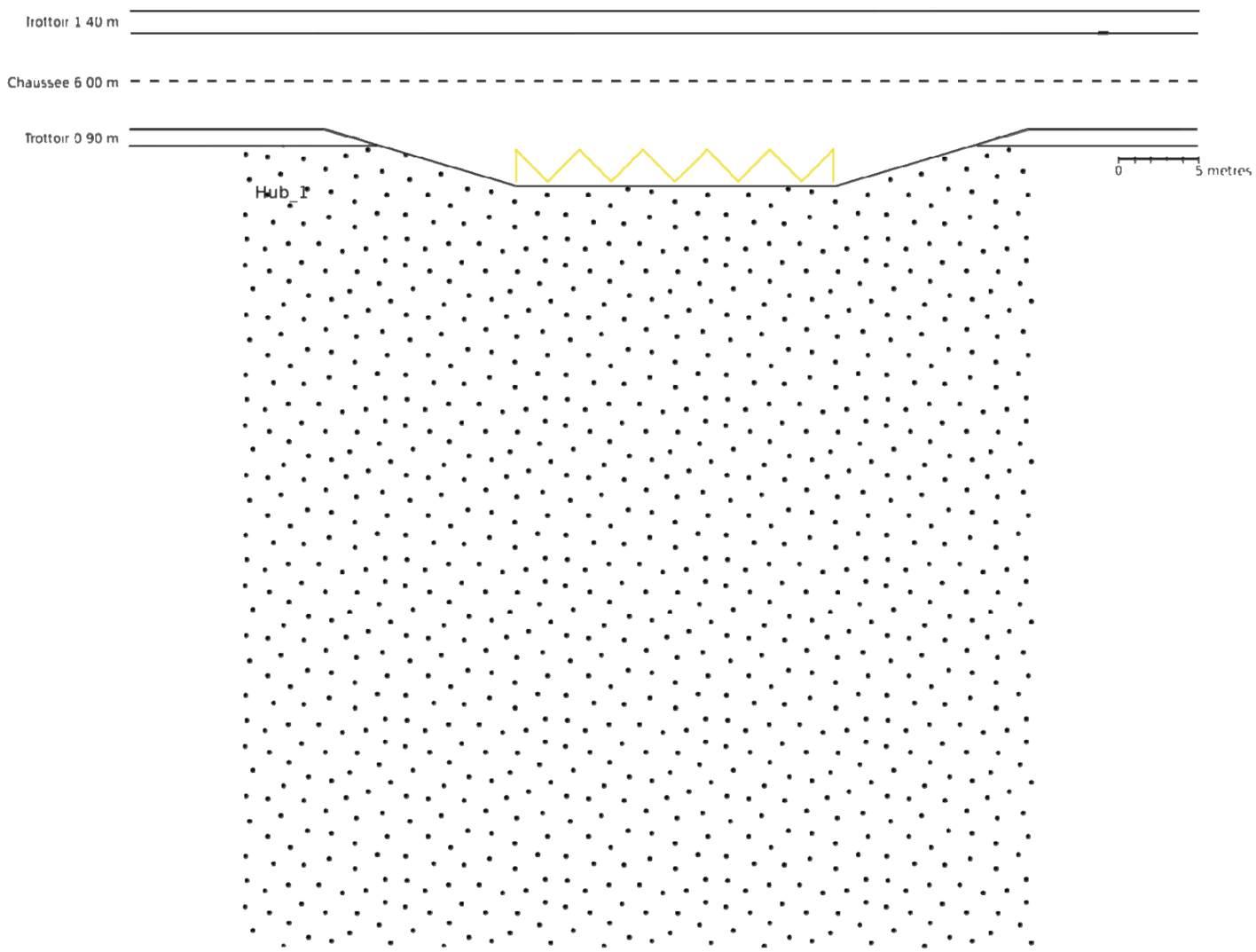
EXEMPLE DE CALCUL DU TAUX MAXIMAL DU VERSEMENT MOBILITÉ ADDITIONNEL (VMA)

Hypothèses	Taux de VMA
- Aire urbaine de 65 000 habitants - Cet espace comprend une communauté d'agglomération de 230 000 habitants sur laquelle le taux du versement mobilité « classique » est de 0,6 %	- Le taux maximal du VMA pouvant être institué dans l'aire urbaine est de 0,5 % - Ce taux peut être réduit à 0,4 % à l'intérieur du ressort territorial - Il correspond à la différence entre le taux maximum virtuel (1 %) et le taux plafond du VM « classique » (0,6 %)

Plan 1
Plan du réseau la CCVI
1 exemplaire



Plan 2
Plan de l’état actuel du terrain à aménager pour le hub A
1 exemplaire

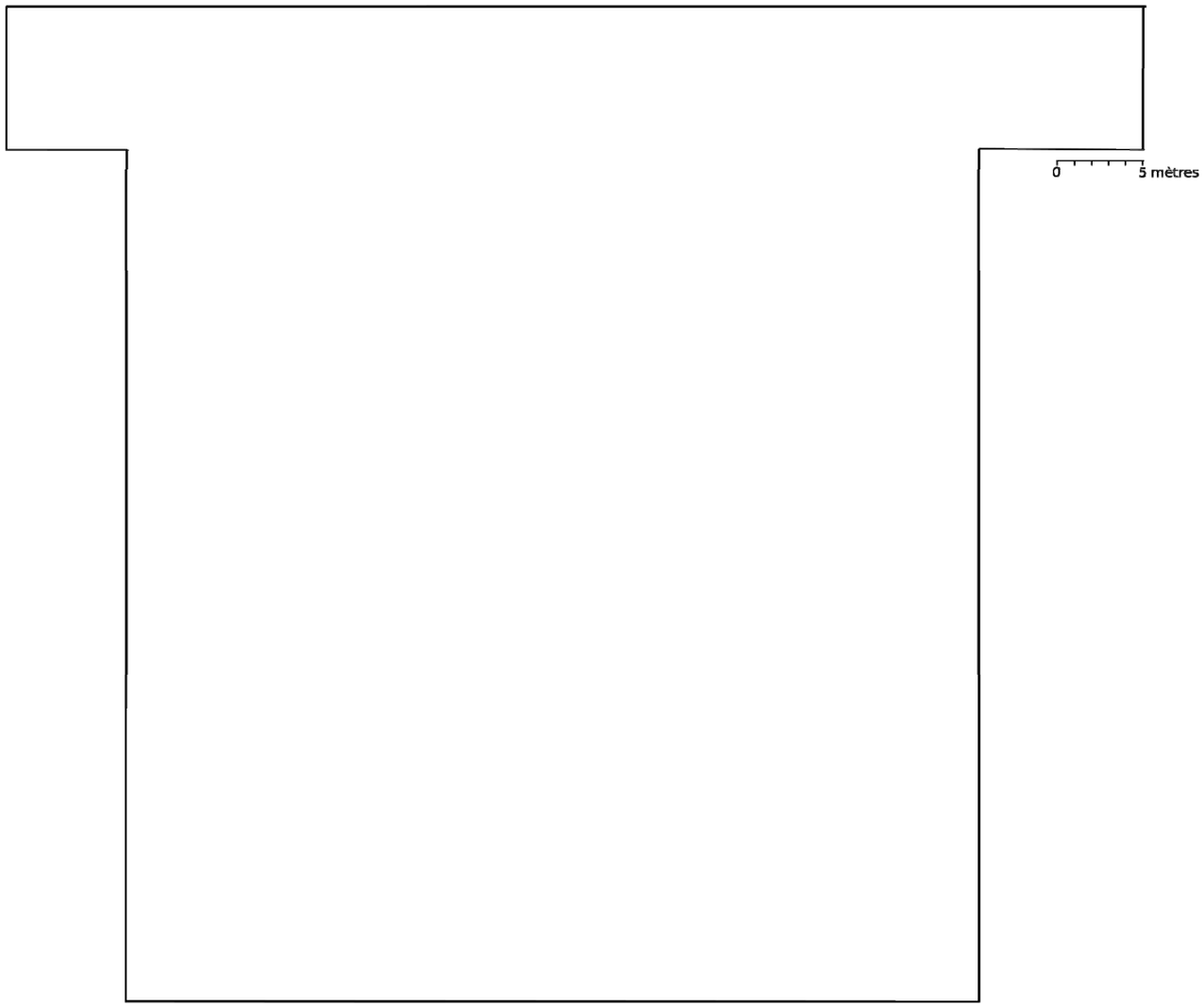


- Terminus de la ligne de bus,
- Centre-bourg (habitats, services publics et commerces à proximité)
- Terrain jouxtant l'arrêt appartenant à la collectivité (environ 50 x 50 m à aménager)

Plan 3

Plan du terrain à aménager pour le hub A

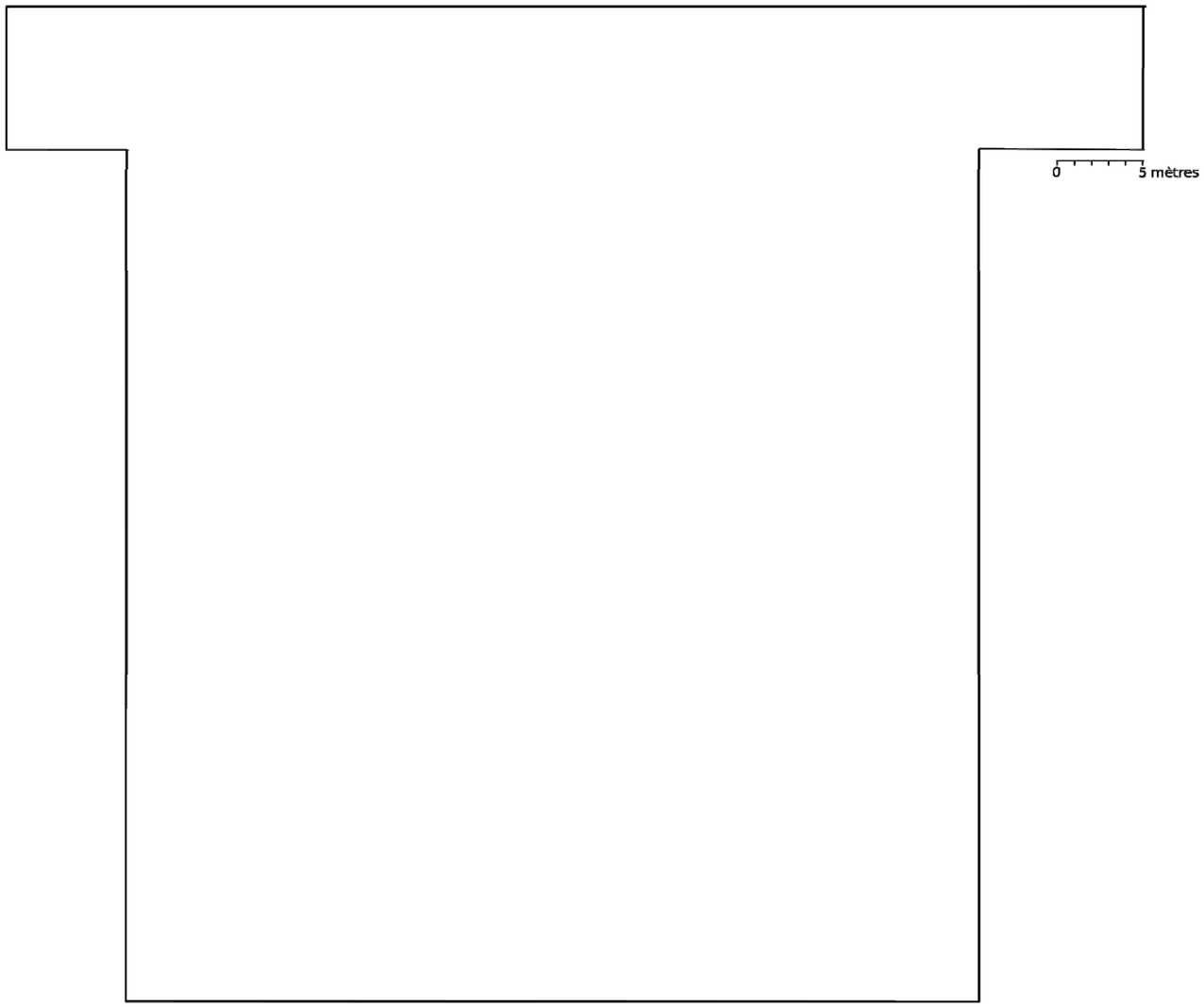
2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie pour répondre à la question 5



Plan 3

Plan du terrain à aménager pour le hub A

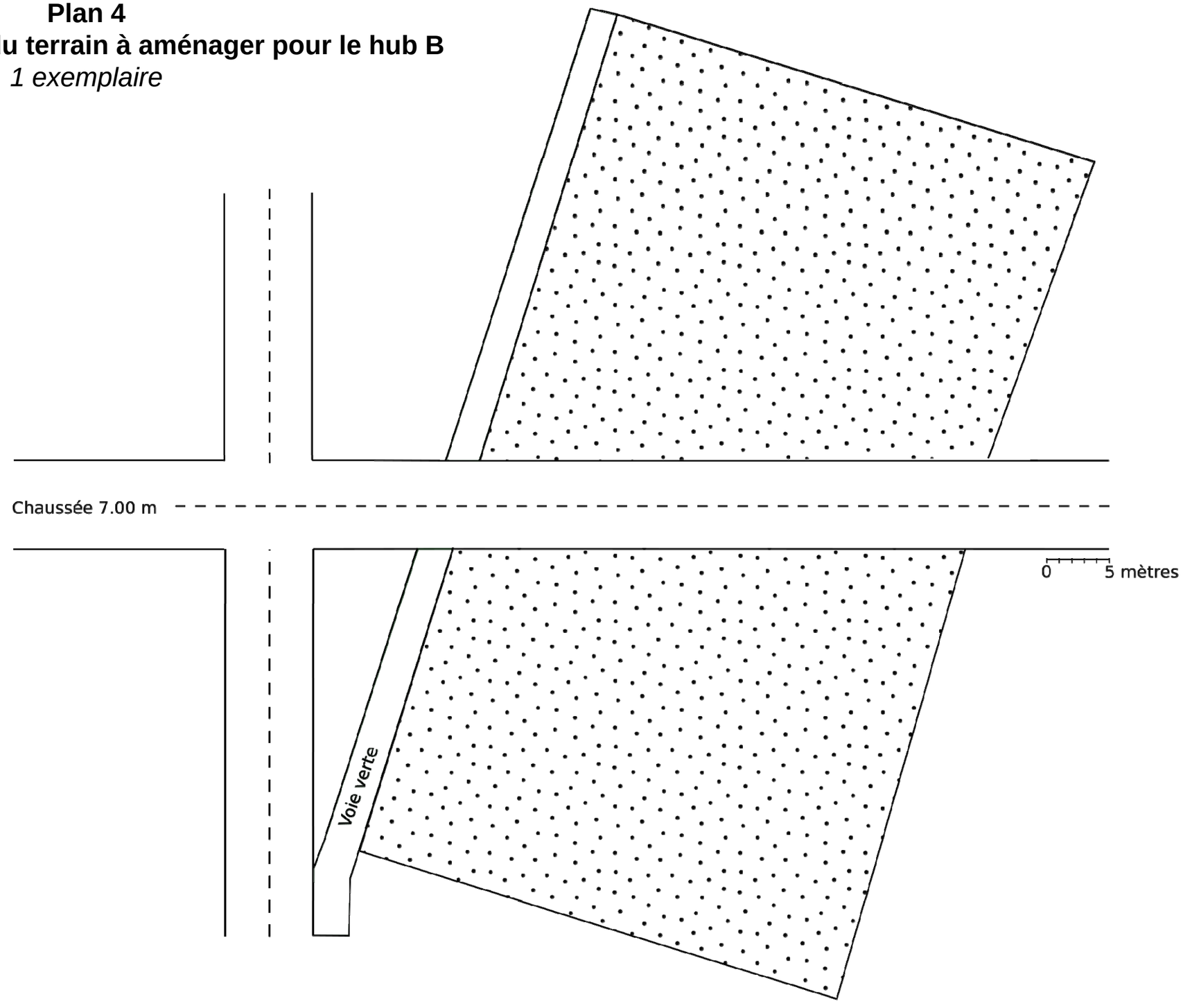
2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie pour répondre à la question 5



Plan 4

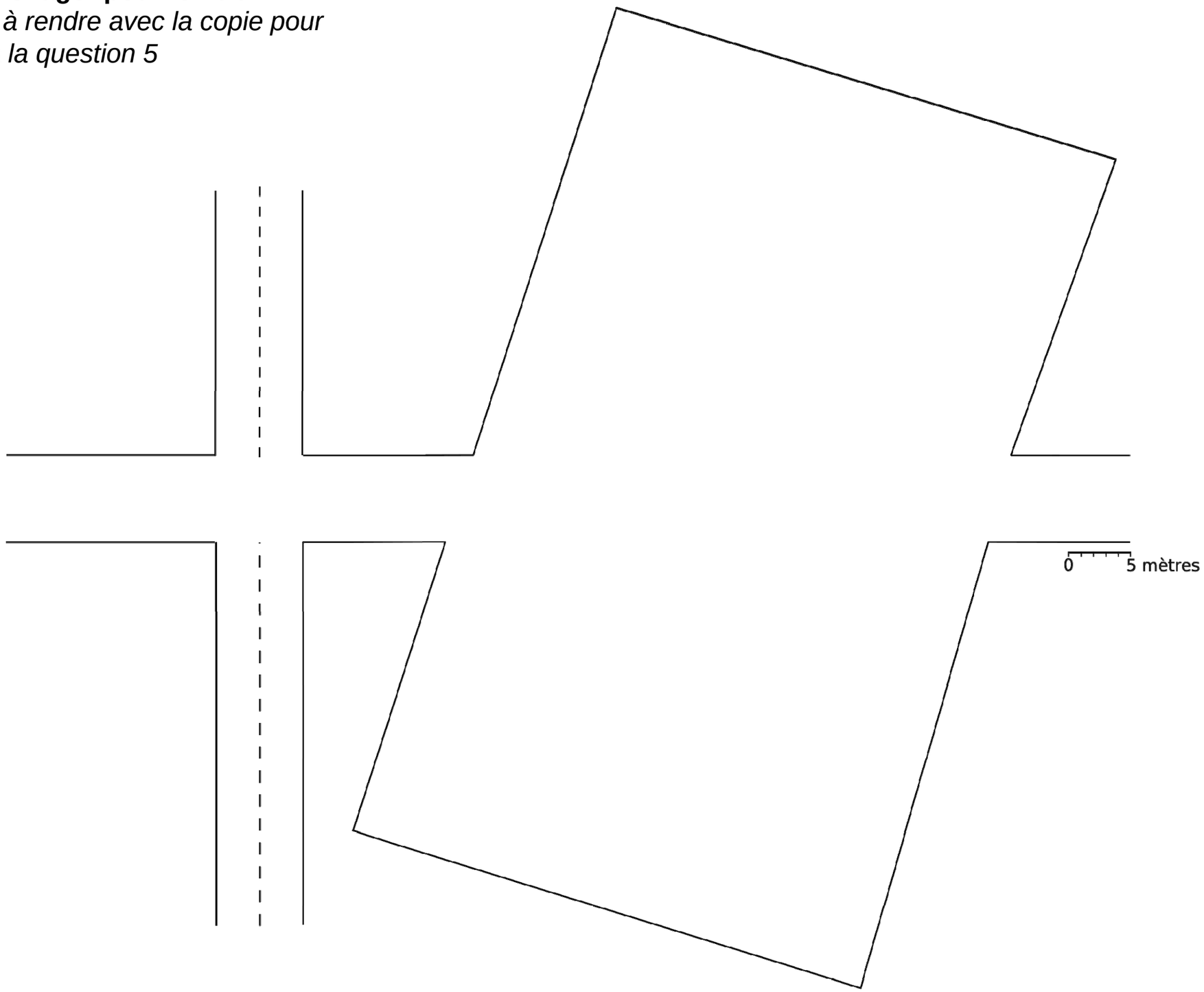
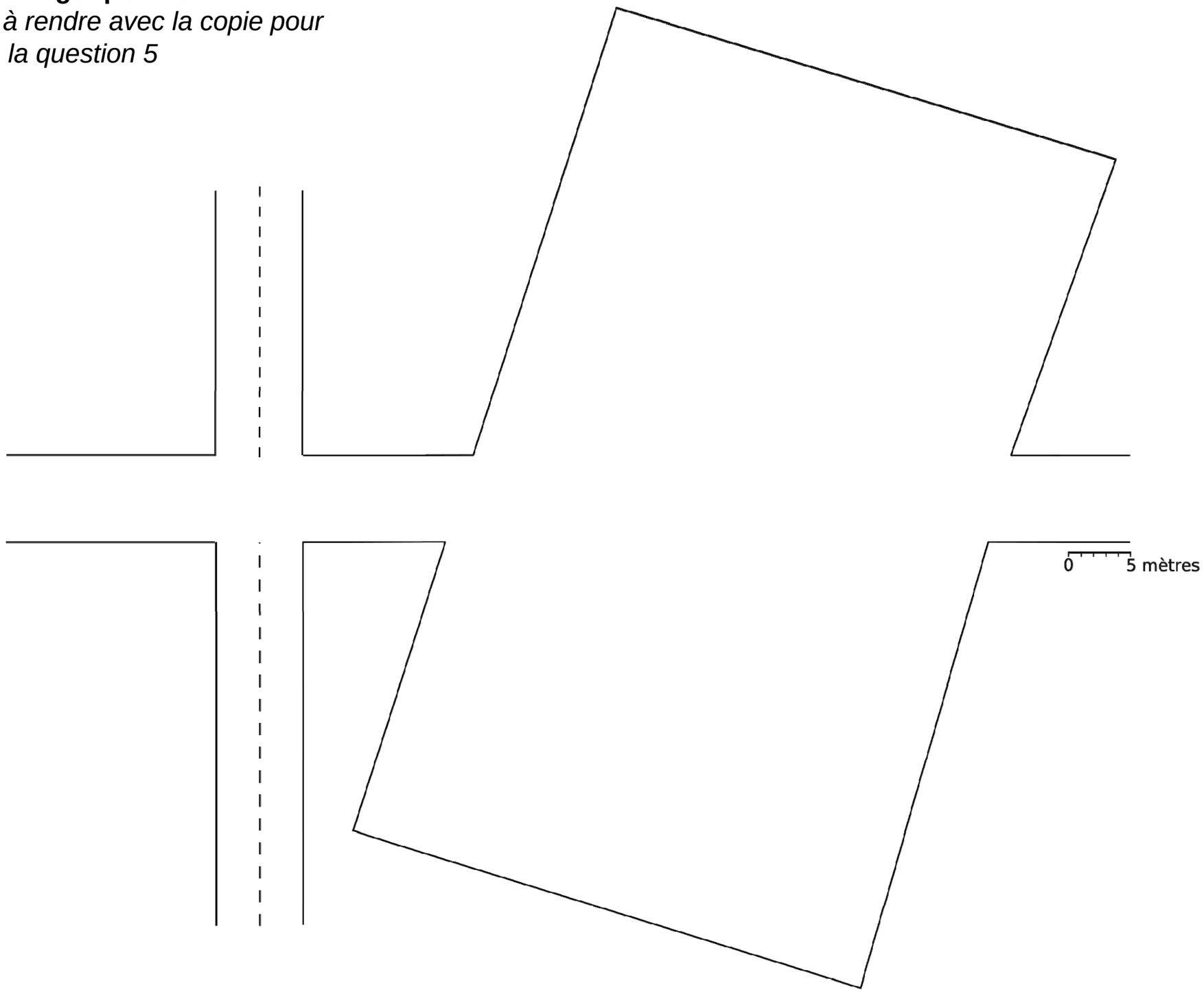
Plan de l’état actuel du terrain à aménager pour le hub B

1 exemplaire



- Hub de rase campagne
- Absence d'accotement
- Intersection de deux routes départementales
- Proximité immédiate de la voie verte reliant plusieurs bourg
- Centre-bourg à 350 m
- Terrain d'environ 40 x 70 m entrecoupé par la voie départementale

Plan 5
Plan du terrain à aménager pour le hub B
2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie pour répondre à la question 5



Plan 5
Plan du terrain à aménager pour le hub B
2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie pour répondre à la question 5