



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LES TERRITOIRES DE PROJET ET LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

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

Mode d'emploi





SOMMAIRE

La compétence mobilité
et les syndicats mixtes

04

Focus :
Le PETR du Lunévillois

16

Outil pratique :
La délibération-type

24

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

30



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ ET LES SYNDICATS MIXTES

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.

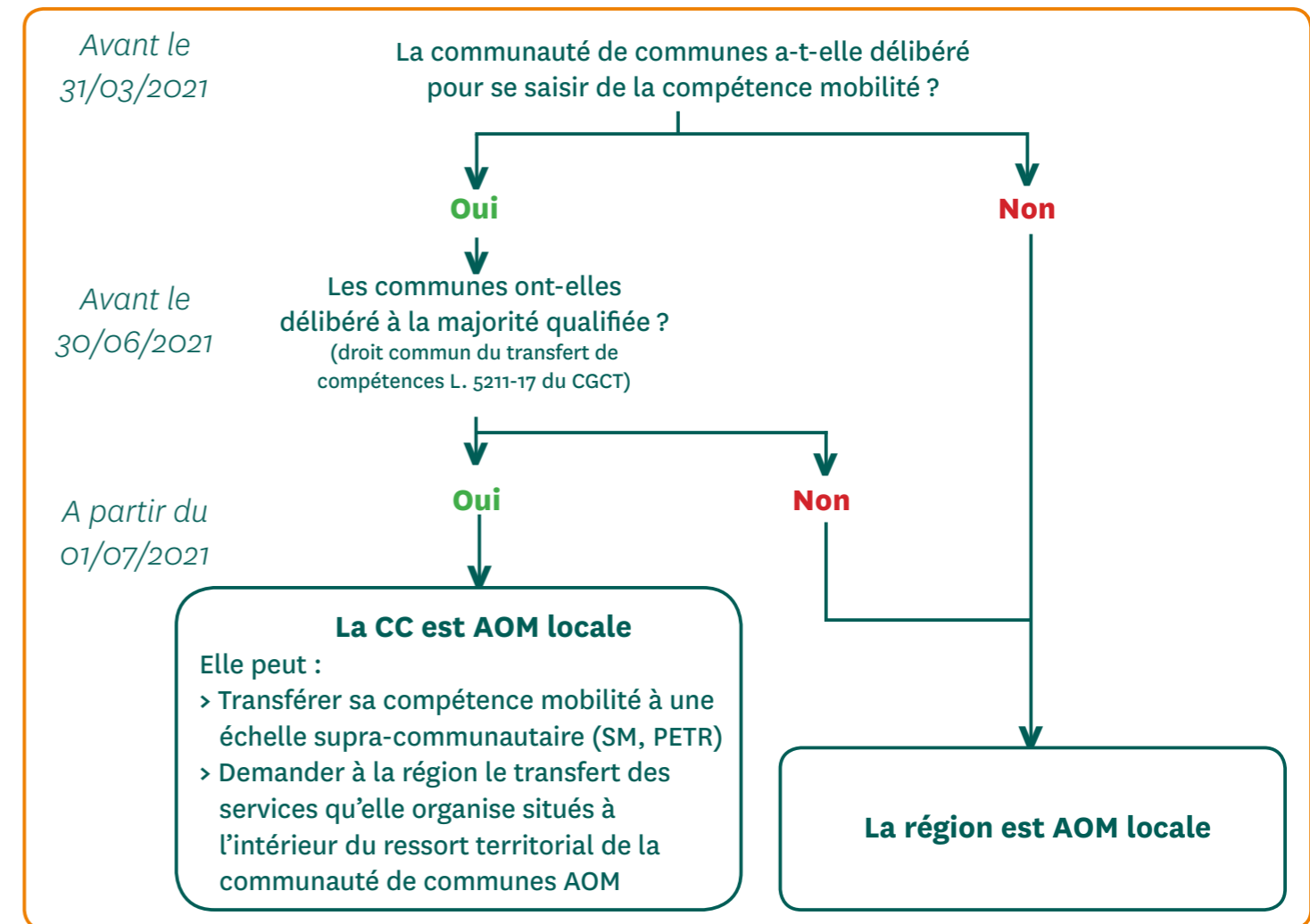
Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence localement pour proposer une offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Aujourd'hui, la communauté de communes est encouragée par la LOM à prendre également cette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

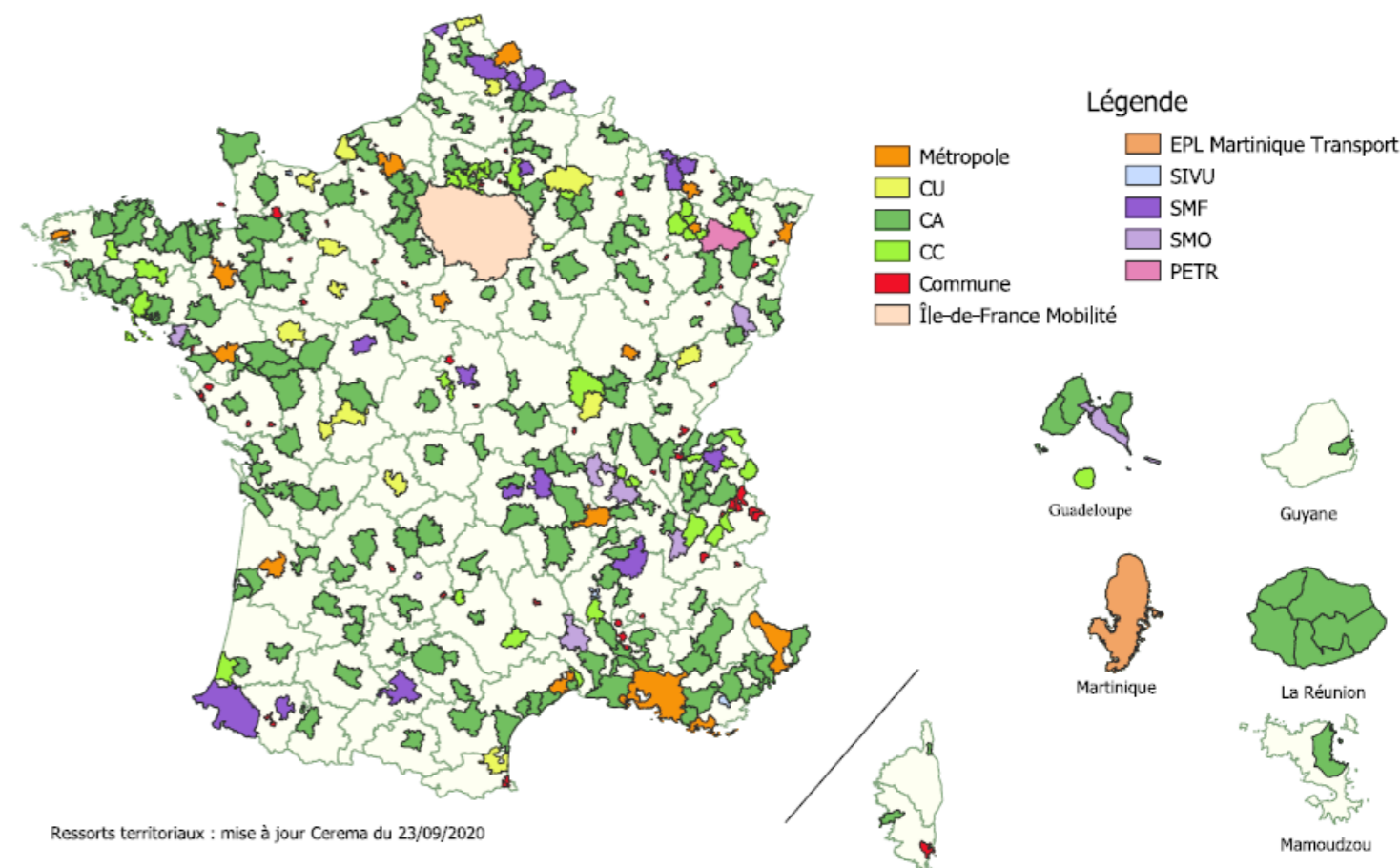
D'autre part, l'échelon supra-intercommunal constitue un atout dans la réflexion locale sur la prise de compétence mobilité en proposant aux communautés de communes une temporalité plus large que celle du premier semestre 2021 :

- 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'envisager 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.



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).

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

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 SRU¹, 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.



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

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 :

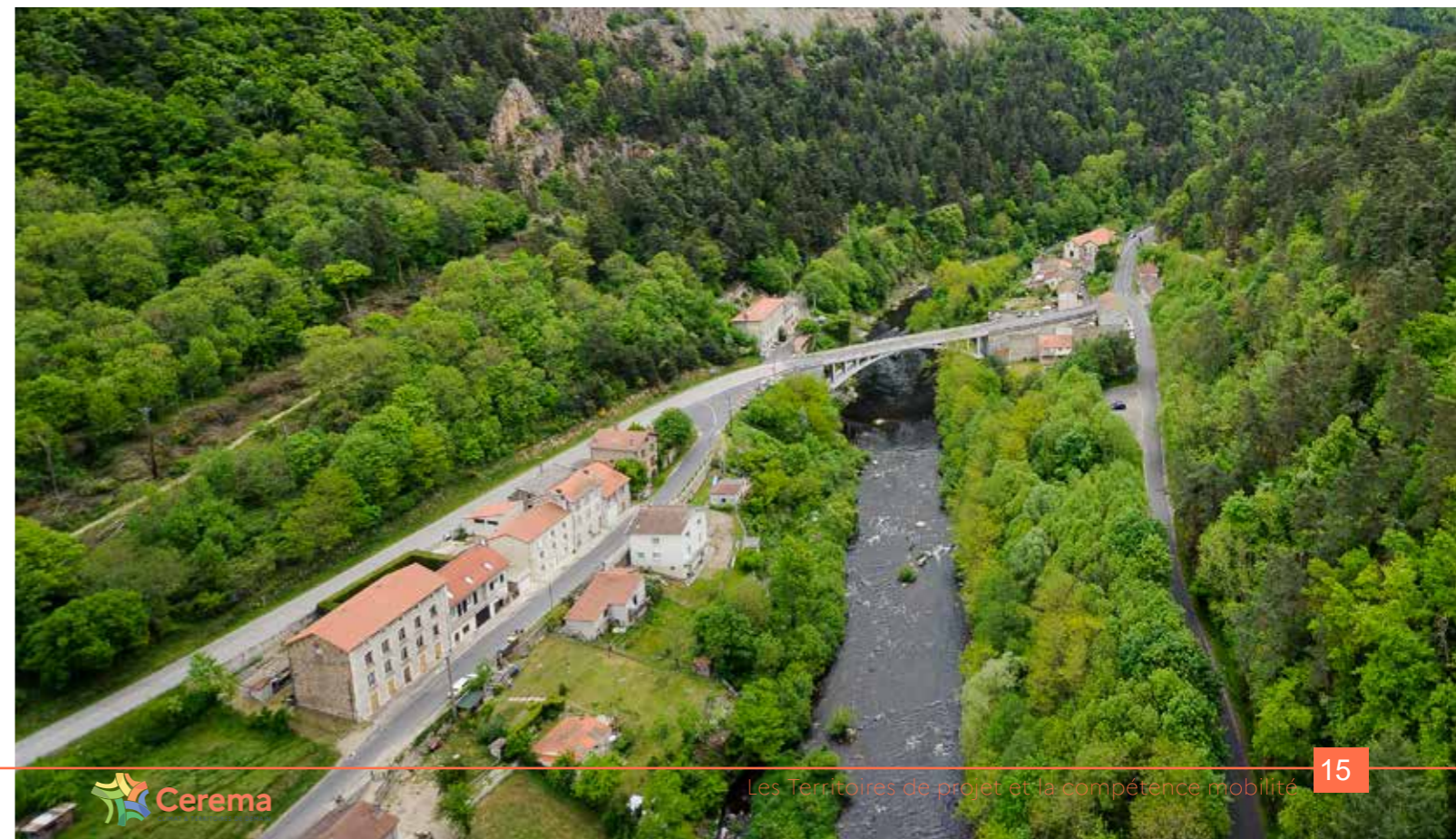
- Transport collectif en site propre,
- TENMOD,
- Fonds mobilités actives-continuités cyclables,
- Aide à l'action des collectivités territoriales en faveur de la qualité de l'air,
- Programmes d'Investissements d'Avenir (PIA).



• 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

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

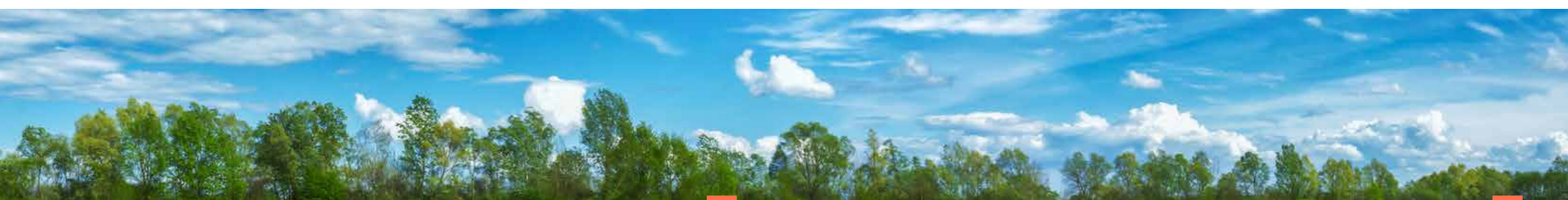
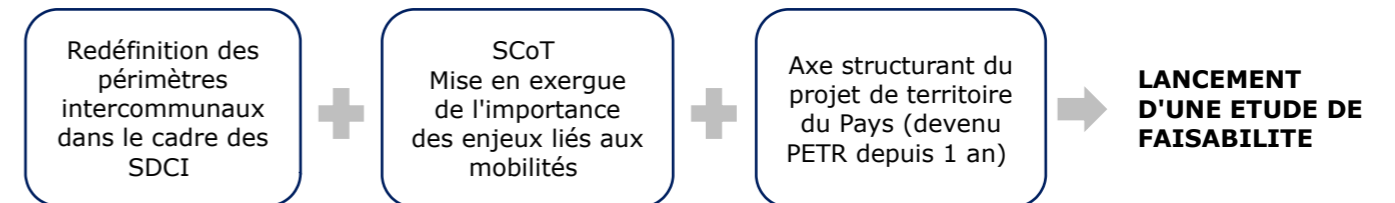
En 2011, le Pays du Lunévillois est labellisé « Pôle d'excellence rurale », dans ce cadre, plusieurs actions sont menées sur la thématique de la mobilité :

- 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...



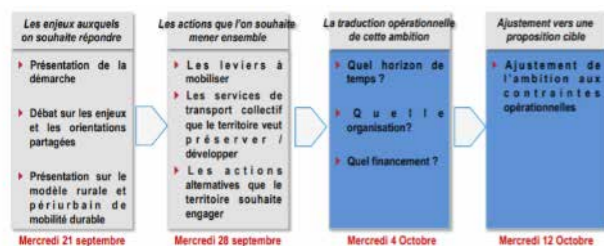
Premiers pas vers la prise de compétence : est-ce faisable ?

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 statutaire 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.

“ 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 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.”



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.





OUTIL PRATIQUE : LA DELIBERATION-TYPE

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 étapes² 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

2 - cf Annexe 1

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 1^{er} 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...



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.

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.

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, L.5711-1 et suivants, L.5212-1 et suivants et L.5211-1 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

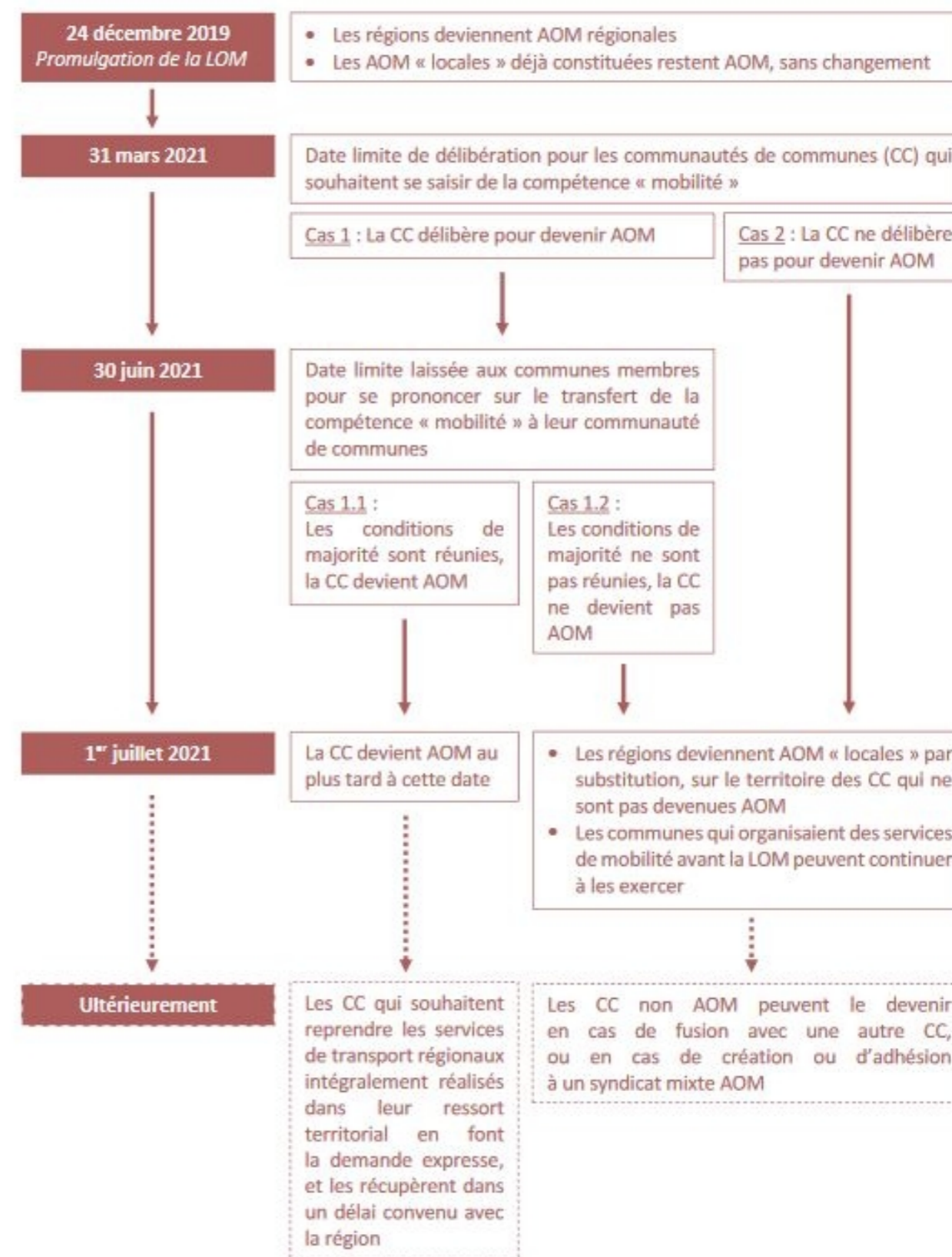
Affiché au siège du syndicat mixte le : xxx



Annexe

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

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





Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex
Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

www.cerema.fr

 [@Ceremacom](https://twitter.com/Ceremacom)

 [/Cerema](https://www.linkedin.com/company/cerema)