

Loi d'orientation des mobilités : Enjeux pour les autorités organisatrices de la mobilité et les communautés de communes en région Hauts-de-France

Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, la loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en visant cinq objectifs :

- sortir de la dépendance automobile,
- accélérer la croissance des nouvelles mobilités,
- réussir la transition écologique et énergétique,
- programmer les investissements dans les infrastructures de transport,
- adapter la régulation des transports.

La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019 (JORF du 26 décembre 2019). Cette lettre 58 de l'ORT est la première d'une série visant à approfondir chacune un point particulier de la loi. Dans celle-ci sera abordé le sujet de la gouvernance de la compétence mobilité, un point majeur de la loi avec des dates d'échéance proches.



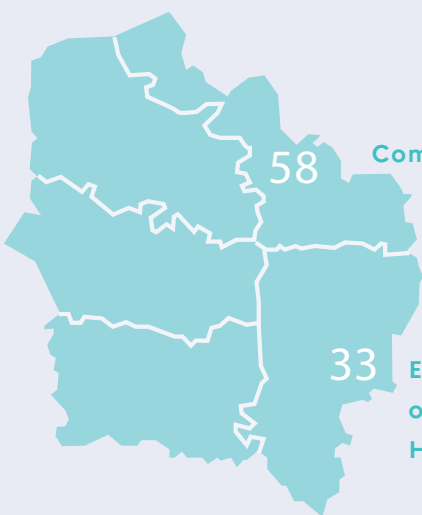
La lettre de l'ORT - n°58

Sommaire

1. Généralités sur l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)
2. Processus pour devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité
3. Compétences et actions de l'AOM
4. Exemples d'actions que pourront réaliser les AOM



La compétence mobilité aux niveaux régional et national en quelques chiffres



Communautés de communes devant délibérer avant le 31 mars 2021 sur l'opportunité du transfert de compétence mobilité

33

EPCI possèdent la compétence mobilité ou l'ont transféré à un syndicat mixte en Hauts-de-France

80 % du territoire national représentant 20 % de la population française n'est pas doté d'une autorité exerçant pleinement la compétence mobilité.

À l'échelle nationale, ce sont **900** communautés de communes qui devront se prononcer sur le transfert de compétence.

1- Généralités sur l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

Une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire (« ressort territorial »).

L'AOM a également un rôle d'animation de la politique locale de la mobilité en mettant en place un comité des partenaires à l'échelle de son ressort territorial et en participant aux réflexions stratégiques sur la mobilité de la région avec les autres acteurs du territoire (notamment via les contrats opérationnels de la mobilité signés avec la Région). Elle contribue à la lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Les AOM ont une place importante dans la LOM puisqu'un objectif ambitieux de la loi est la couverture intégrale du territoire français par ces autorités organisatrices.

Deux types d'AOM sont à distinguer, l'AOM dite « locale »¹ et l'AOM régionale². Le rôle d'AOM régionale reviendra exclusivement à la Région alors que dans le cas d'AOM locales, les communautés de communes peuvent s'approprier la compétence. À noter que les communautés d'agglomération,

les communautés urbaines et les métropoles sont obligatoirement AOM locales. Pour les communautés de communes, le transfert de la compétence organisation de la mobilité par les communes membres sera optionnel. Dans le cas où elle ne se saisirait pas de la compétence, c'est la Région qui deviendra AOM locale dudit territoire par substitution.

Enfin, les communes ne pourront pas rester ou devenir autorités organisatrices de la mobilité. Elles devront transférer la compétence à la communauté de communes si elle devient AOM locale. Dans le cas où la Région devient AOM locale, les services de mobilité communaux qui étaient organisés précédemment peuvent demeurer à la commune, cette dernière continuant à les exploiter librement et à prélever du versement mobilité pour les financer, s'il a été instauré avant la date du 1er juillet 2021. Les communes n'étant toutefois plus AOM à partir du 1er juillet 2021, elles ne pourront pas organiser d'autre type de services que ceux mis en place avant le 1er juillet 2021.

¹ Définie à l'article L. 1231-1-1 du code des transports

² Définie à l'article L. 1231-3-1 du code des transports

2- Processus pour devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité

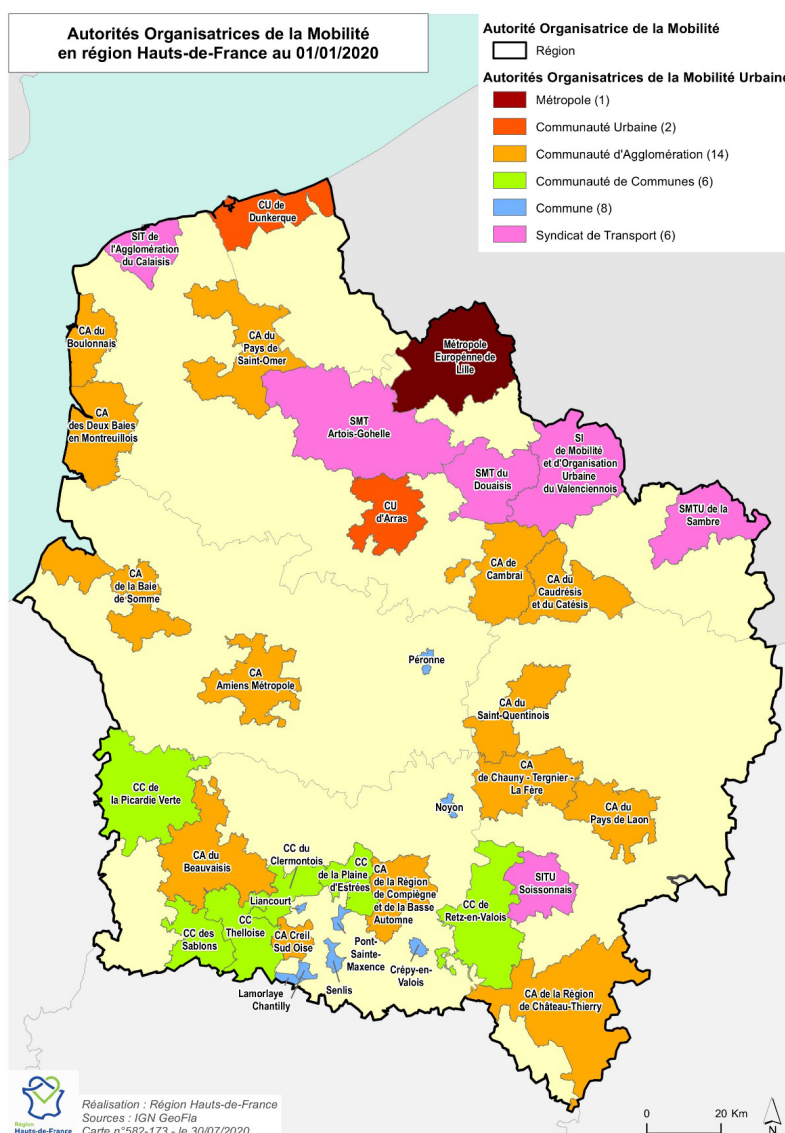
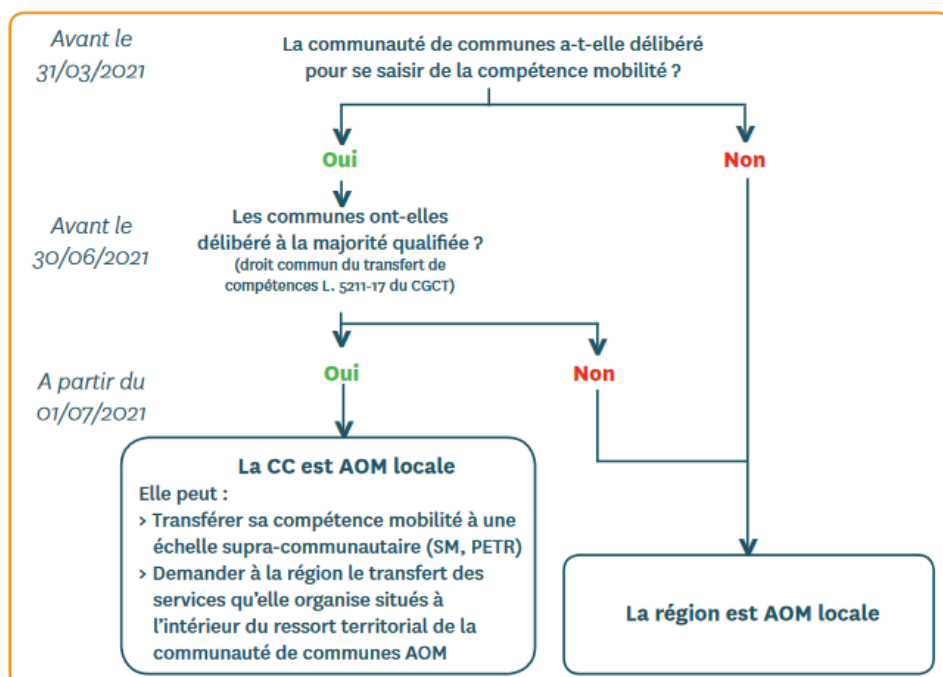


Figure 1: Carte des AOM en Hauts-de-France au 1er janvier 2020

A- Rappel des dates limites relatives à la prise de compétence



Pour les communautés de communes possédant la compétence d'AOM avant même la promulgation de la LOM, la compétence sera considérée conservée et ces communautés de communes n'auront donc pas à délibérer avant le 31 mars 2021. La compétence sera néanmoins élargie à l'ensemble du domaine de la mobilité et non restreinte aux services précédemment proposés.

Figure 2: Schéma récapitulatif de la prise de compétence d'AOM au niveau local (Les deux premières dates ont été modifiées suite à l'article 9 de l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020)

Source : CEREMA

B - Procédure de prise de compétence

Le transfert sera acté uniquement s'il recueille l'avis favorable du conseil communautaire (si la majorité simple de ses membres émet un vote positif) et de deux tiers des communes représentant la moitié de la population, ou de la moitié des communes représentant les deux tiers de la population, ainsi que celui de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée (renvoi de l'article L. 5211-17 à l'article L. 5211-5 du CGCT). Comme pour le conseil communautaire, un vote à la majorité simple est requis au sein de chaque conseil municipal.

C - Transfert de la compétence

La compétence acquise par les communautés de communes pourra être transférée dans un second temps à un syndicat mixte des transports, un syndicat mixte de type « loi SRU », un parc naturel régional³, ou un PETR⁴.

En l'état du corpus législatif, un pôle métropolitain ne pourra pas se voir attribuer la compétence mobilité à ce jour.

D - Dans le cas où la communauté de communes ne se verrait pas transférer la compétence mobilité au 1er juillet 2021

La compétence revient alors à la Région qui devient AOM locale de substitution. La Région dispose dans ce cas des mêmes prérogatives et obligations qu'un EPCI AOM, à l'exception de la possibilité de lever du versement mobilité. Les communes qui organisent des services de mobilité avant le 1er juillet 2021 pourront continuer à les organiser si leur communauté de communes ne se voit pas transférer la compétence mobilité. Pour cela elles devront effectuer la demande à la Région. Elles ne seront cependant pas AOM et ne pourront pas

proposer de nouveaux services de mobilité. La collectivité pourra toutefois organiser des services de transports dits privés pour ses personnels ou pour certains administrés (L.3131-1, R3131-1 du code des transports).

Les communautés de communes pourront uniquement récupérer la compétence après son transfert à la Région dans deux cas très spécifiques: suite à une fusion d'EPCI ou création/ adhésion à un syndicat mixte des transports.

3- Compétences et actions de l'AOM

A - Les champs de compétence de l'AOM locale

L'autorité organisatrice de la mobilité est compétente sur :

- Le transport collectif de personnes ;
- Le transport à la demande ;
- Les services de transport partagé ;
- Le transport scolaire ;
- Les mobilités actives;
- Les services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...) ;
- Les services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

La compétence mobilité se prend dans sa globalité : il est impossible de la prendre «à la carte». En revanche, l'AOM décide des services qu'elle souhaite mettre en place en fonction de ses capacités financières et des besoins locaux de son territoire, appelé ressort territorial.

Après le transfert de la compétence mobilité, elle aura ainsi le temps pour définir et mettre en place les services qu'elle estime les plus adaptés à son territoire.

³ Comme mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)

⁴ Le cas du PETR est inscrit à l'article L. 5741-1 du CGCT

En effet parmi ces champs de compétence, rien n'est imposé à une AOM concernant la mise en œuvre d'un nouveau service de transport. Cela est valable quel que soit le type d'EPCI concerné : communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, etc. Aucune contrainte temporelle n'est également imposée à l'AOM.

La LOM vise à apporter des solutions adaptées à chacun des territoires. Ainsi là où une agglomération aura de forts besoins en transports en commun réguliers, le besoin en mobilité dans un territoire rural sera tout autre. Il n'y a donc aucune obligation d'organiser un service de transport régulier ou encore de proposer des actions au jour même du transfert de compétence.

B - La mise en place d'un comité des partenaires, une obligation imposée à l'AOM

L'AOM devra rendre compte de ses actions lorsqu'elle réunira son comité des partenaires, avec une fréquence minimale d'une fois par an. Le

comité des partenaires sera un incontournable des devoirs des AOM, locales comme régionales, suite au transfert de compétence. Sa création sera à la charge de l'AOM et il sera garant d'un dialogue entre l'AOM, les usagers et les employeurs en leur qualité de financeurs (recettes, impôts locaux dont versement mobilité s'il est instauré) et bénéficiaires des services.

Les modalités de fonctionnement seront aussi fixées par l'AOM. Durant le comité, l'AOM devra rendre compte de toute évolution substantielle de l'offre, de la politique tarifaire ou du taux de versement mobilité, de la qualité des services et de l'information et de la mise en œuvre du contrat opérationnel de la mobilité instauré par la Région au sein des bassins de mobilité.

Une particularité concernant la Région sera la possibilité de rassembler dans un unique comité des partenaires tous les territoires où elle sera AOM locale de substitution à condition que l'ensemble de ces territoires appartienne au même bassin de mobilité.

C - Le rôle de l'AOM régionale, chef de file de la mobilité

Des missions spécifiques sont données à l'autorité organisatrice de la mobilité régionale. Dans un premier temps il lui revient de délimiter les bassins de mobilité. Ceux-ci regrouperont les collectivités ayant des enjeux de mobilité proches. Les collectivités seront consultées pour la définition de ces bassins. Pour chacun, un contrat opérationnel de la mobilité (COM) devra être conclu. Ces contrats engageant les AOM, les syndicats mixtes de type « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ainsi que les pôles d'échanges multimodaux ou toute autre partie cohérente seront eux aussi définis par la Région. Seront spécifiés dans les contrats opérationnels de la mobilité :



Figure 3: Différents modes de mobilité (source: ALLCHEMI)

- L'action commune entre les AOM et la Région concernant les formes de mobilités et intermodalités : les points de vente, ainsi que la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et les gestions de situations dégradées ;
- Les modalités de coopération, soutien technique et financier pour la conception d'infrastructures ou de services ;
- Les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures.

D - La reprise des services de transports locaux organisés par la Région par l'AOM locale

Les communautés de communes devenues AOM locales pourront en effet reprendre les services de transport routier lourd organisés par la Région. Il faut comprendre par « transport lourd » les transports en commun, transports scolaires et transports à la demande. Néanmoins la Région, par son rôle d'AOM régionale, est l'autorité responsable pour tout service de transport non inclus dans le ressort territorial d'une AOM. Ainsi, les services de transport repris par une AOM locale doivent être inclus en intégralité dans leur ressort territorial, du point d'origine au point de destination. Enfin, si l'AOM locale choisit de reprendre ces services à la Région, cela se fera obligatoirement par bloc et non pas à la carte.

E - Le versement mobilité, une contribution pour la mise en service de transport régulier

L'AOM locale qui met en place un réseau de transport régulier non scolaire pourra être soutenue financièrement.

Elle pourra pour cela prélever du versement mobilité, institué en remplacement du versement transport. Cette contribution reposant sur la masse salariale des employeurs sur le territoire peut être utilisée pour financer toute action relative à la mobilité que l'AOM organise ou soutient. La Région, en tant qu'AOM locale comme régionale, ne peut pas percevoir le versement mobilité.

F - Le plan de mobilité simplifié (PDMS), une opportunité pour les nouvelles AOM

À l'instar des plans de mobilité, anciennement plan de déplacements urbains (PDU), qu'ont eu à élaborer les AOM situées dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants, les AOM locales auront la possibilité de mettre en place un plan de mobilité simplifié. Ce plan simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises, associe différents acteurs et propose des thématiques d'actions à la carte.

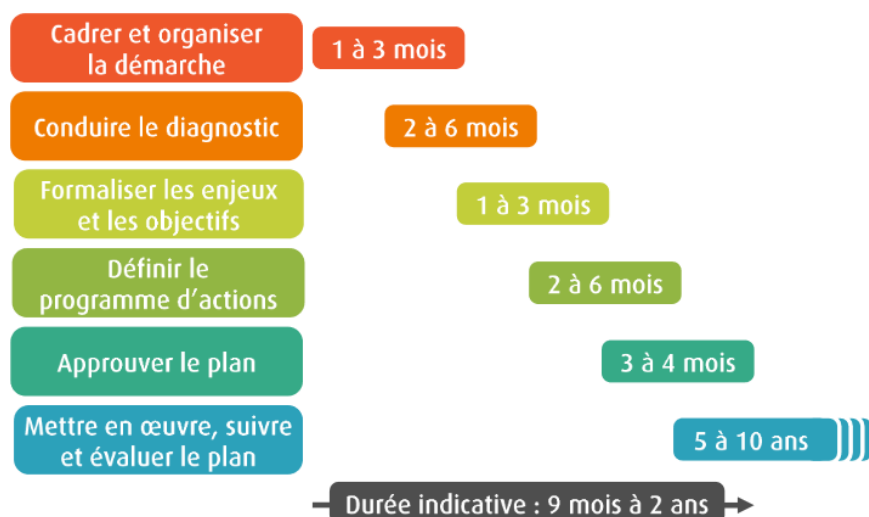


Figure 4 :
Proposition d'étapes de réalisation d'un PdMS
source : CEREMA Centre-Est

4- Exemples d'actions que pourront réaliser les AOM

Les AOM auront la possibilité d'instaurer différents services de transport afin de subvenir aux besoins de leur territoire. Bien que l'exemple venant le plus rapidement à l'esprit est celui des métropoles organisant des services de transports en commun très développés, il existe aussi des exemples d'actions portant sur une échelle et des services plus modestes.

Ci-dessous sont présentés deux projets en région Hauts-de-France : l'un renforçant le recours aux alternatives à la voiture et particulièrement l'autosolisme, l'autre ayant pour objectif de créer une plateforme de la mobilité.



Le premier projet est porté par la Communauté de Communes Champagne Picarde et vise à réinventer la mobilité rurale sur son territoire en se détournant du « tout auto ».

Sur ce territoire où 91 % des ménages possèdent au moins une voiture, le projet a pour objectifs :

- De permettre une mobilité multimodale plus économe en énergie fossile ;
- Éduquer la jeunesse aux nouvelles pratiques de mobilité plus respectueuses de l'environnement ;
- Lutter contre la précarité des territoires peu desservis en transport en commun ;
- Lutter contre les maladies liées à l'inactivité.

Pour cela plusieurs actions sont mises en œuvre :

- Favoriser l'écomobilité dans les établissements scolaires notamment la pratique du vélo ;
- Proposer un service d'autostop organisé ;
- Conduire des actions de communication et promotion de modes de déplacements en adéquation avec le public cible ;
- Promouvoir le télétravail.

Plus d'informations aux adresses suivantes :

<https://www.francemobilites.fr/projets/mobilite-en-champagne-picarde>

Le second projet est la plateforme de mobilité portée par le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural Ternois 7 Vallées. L'objectif de ce projet est d'améliorer la visibilité des services de mobilité existants sur le territoire, notamment le transport à la demande et de faciliter leur compréhension par les usagers. Le projet se focalise dans ce cas sur les difficultés que rencontrent certains usagers (ou potentiels usagers) lors de leurs déplacements et d'aider à surpasser les freins psychologiques aux mobilités alternatives à l'autosolisme. Ainsi, les objectifs de ce projet sont d'améliorer l'accès aux services de transport, l'accès à l'emploi et de développer une mobilité alternative et écologique.

Pour ce faire, 4 expérimentations ont été mises en œuvre :

- La plateforme est un vecteur de la visibilité des services de mobilité existants. C'est un « Guichet Unique de la Mobilité » qui coordonne l'ensemble des informations sur le sujet au niveau local ;
- La démarche a aussi un rôle éducatif et d'accompagnement à la mobilité. Un accompagnement des établissements scolaires pour sensibiliser les jeunes à une mobilité alternative à la voiture est proposé pour l'aspect éducatif. L'accompagnement concerne aussi les adultes chez qui l'usage de l'automobile est systématiquement privilégié à celui des moyens alternatifs ;
- Enfin, un projet de « hubs ruraux » sur 11 bourgs centres est expérimenté afin d'assurer une continuité des déplacements et faciliter les ruptures de charge. Les hubs regroupent différentes solutions locales pour optimiser les temps de déplacements.

Plus d'informations à l'adresse suivante :

<https://petrternois7vallees.fr/competences/mobilite/>



Conclusion

Un objectif ambitieux de la loi d'orientation des mobilités vise à améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises.

Elle invite ainsi de nombreuses communautés de communes à se poser la question du transfert de la compétence «organisation de la mobilité». Ce seront 900 communautés de communes qui devront prendre une décision d'ici le 31 mars 2021 en France dont 58 dans la région Hauts-de-France. Les opportunités de se prononcer sur le transfert de compétence passé cette date seront plus rares car nécessitant des événements très spécifiques.

Pour celles qui deviendront AOM, la seule obligation qui leur sera imposée sera la création de leur comité des partenaires. Dans le cas où aucune solution au covoiturage ne serait déjà apportée, elle devra mettre au point un schéma de covoiturage (Article 35 de la LOM) seule ou avec d'autres AOM locales.

Pour celles qui ne décideront pas de se voir transférer la compétence, c'est à la Région que reviendra la compétence d'AOM locale «de substitution» au 1er juillet 2021. Elle aura alors la même obligation de création de comité des partenaires. La seule particularité sera de ne pas pouvoir recourir au versement mobilité, même en mettant en place un service de transport régulier non scolaire comme pour les autres AOM locales.

À cette responsabilité dont la Région héritera s'ajoutera la fonction d'AOM régionale, responsable des services de transports interurbains, scolaires, solidaires et inclusifs dépassant le périmètre des AOM locales.

Le tableau suivant regroupe les obligations et possibilités offertes aux AOM locales.

Responsabilités / obligations

- pilote la réflexion afin d'organiser des services de mobilité ou développer des modes de mobilité adaptés à son territoire
- doit aussi mettre au point seule ou conjointement avec d'autres AOM locales un schéma de covoiturage
- est amenée à participer à l'établissement et au suivi du contrat opérationnel de la mobilité de son bassin de mobilité piloté sous l'égide de la Région
- création d'une comité des partenaires et réunion du comité une fois par an a minima

Possibilités / options

- organiser les services de mobilité qu'elle désire. Aucune création de service n'est imposée par la loi
- établir un plan de mobilité simplifié pour éclaircir les enjeux et servir de ligne directrice
- lever du versement mobilité à condition d'organiser un service régulier de transport de voyageur, hors transport scolaires. La Région ne peut pas lever de versement mobilité
- récupérer tous les services routiers «lourds» de la Région (interurbain, scolaire, solidaire, inclusif) organisés intégralement à l'intérieur du ressort territorial de la communauté de communes devenue AOM

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités sont disponibles dans les fiches descriptives disponibles sur le site de France Mobilité

www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr



twitter.com/ORT_HDF



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



Observatoire
Régional des
Transports

56 rue Jules Barni
80000 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07
Fax. 03 20 82 25 90



La lettre de l'ORT N°58
Février 2021

Directeur de publication :
Laurent TAPADINHAS

Conception graphique :

DREAL HdF-Mission Communication

Illustrations : Cerema / Freepick

Crédits photos : DREAL HdF / Mission

Communication

ISBN : 1299-9733