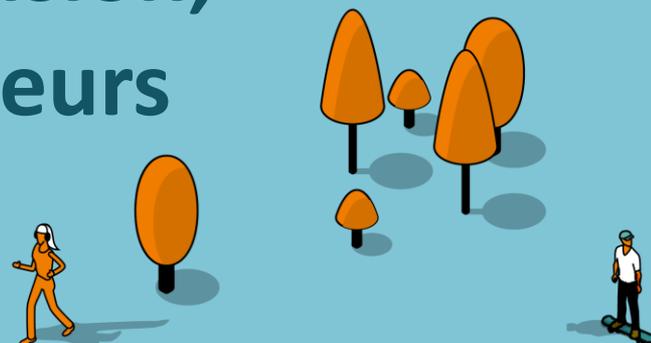


Février
2021

DEVENIR AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS

POURQUOI, COMMENT ?

Aide à la décision, paroles d'acteurs



INTRODUCTION

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (**LOM**) a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale**.

Jusqu'à présent, au niveau intercommunal, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, et les métropoles étaient obligatoirement AOM.

De nombreux territoires étaient donc 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**.

La LOM conduit les communautés de communes (CC) à se prononcer sur la prise de compétence d'organisation de la mobilité.

INTRODUCTION

Si les CC souhaitent devenir AOM, elles doivent délibérer avant le **31/03/2021** pour se voir **TRANSFERER** la compétence d'organisation des mobilités par leurs communes.

Dans le cas contraire, la Région deviendra automatiquement AOM sur le territoire de la communauté de communes dès le 1er juillet 2021 avec une faible possibilité de retour en arrière.

Les communautés de communes qui seront devenues AOM, pourront ensuite choisir d'**EXERCER** la compétence « mobilités » :

- soit à l'échelle de leur territoire (appelé ressort territorial),
- soit à une échelle plus large : celle d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou d'un syndicat mixte (SM), ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences (SM porteur de Schéma de Cohérence Territoriale...), à l'échelle d'un Parc Naturel Régional...

INTRODUCTION

Pour aider les communautés de communes et leurs groupements à comprendre les tenants et aboutissants de ces nouvelles dispositions de la LOM, en tenant compte des délais contraints par la loi et des enjeux forts pour leurs territoires, en bonne articulation avec les compétences des conseils régionaux, le Cerema a lancé un appel à partenariats auprès de collectivités en associant des acteurs institutionnels.

Le présent document constitue **la synthèse finale** des travaux réalisés dans le cadre de ce partenariat « ensemble vers la prise de compétence mobilités ».

Il constitue une aide à la décision pour les communautés de communes quant à la prise de compétence d'organisation de la mobilité.

SOMMAIRE

□ L'appel à partenariat



□ Prendre la compétence d'organisation des mobilités en 6 questions

- Pourquoi choisir de devenir AOM ?
- Pour quelles actions, et à quel coût ?
- Quand ?
- Sur quel territoire ?
- Avec qui ?
- Comment ?

□ Des ressources pour aller plus loin

1

L'APPEL À PARTENARIAT

OBJECTIFS ET MODALITÉS

- ✓ **Chacune des 15 collectivités partenaires** (communautés de communes, PETR,...) a travaillé avec les experts locaux du Cerema pour **décliner les questions** que pose « la prise » de compétence d'organisation de la mobilité sur son territoire, et **trouver des éléments de réponse**.
- ✓ **3 webinaires nationaux** rassemblant les acteurs ont été organisés pour **échanger et capitaliser**.
- ✓ Une forte dynamique s'est instituée avec des productions réalisées **en 3 mois** (novembre 2020 – janvier 2021), grâce à des **méthodes collaboratives**.

LES COLLECTIVITÉS PARTENAIRES

- ✓ **Diverses collectivités :**
EPCI, PETR, syndicat mixte...
- ✓ **Réparties** sur le territoire métropolitain
- ✓ **Divers degrés de maturité** des actions en matière de mobilité réalisées



LES ACTEURS ASSOCIÉS AU PARTENARIAT



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ANPP

Association Nationale des
Pôles d'équilibre territoriaux
et ruraux et des Pays

AdCF
INTERCOMMUNALITÉS
DE FRANCE

IGART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

POUR TOUT SAVOIR SUR LE PARTENARIAT

TERRITOIRES

La prise de compétence mobilité dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités

23 OCTOBRE 2020

Compétence mobilité La loi d'orientation des mobilités Autorité organisatrice de la mobilité Mobilité Transports



Retrouvez ici les articles du Cerema autour de la prise de compétence mobilité issue de la loi d'orientation des mobilités, et l'appel à partenariats sur la prise de compétence dans les territoires peu denses.

Le Cerema a lancé un appel à partenariats pour accompagner la réflexion des territoires sur la prise de compétence d'organisation des mobilités.

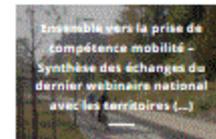
A partir d'un diagnostic précis des enjeux locaux, le Cerema propose de définir des propositions méthodologiques et organisationnelles destinées à éclairer le choix des EPCI qui doivent se positionner sur la prise de compétence ADM.

Il souhaite alimenter sa réflexion et construire la méthodologie avec des collectivités partenaires afin de faire émerger des solutions adaptées aux enjeux du territoire.

En savoir plus sur la démarche

L'appel à partenariats >

VOIR AUSSI



THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Mobilité
- Transports collectifs
- Gouvernance, planification, financement
- Covoiturage, voitures et vélos partagés

SOMMAIRE

- ENSEMBLE VERS LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ - SYNTHÈSE DES ÉCHANGES DU DERNIER WEBINAIRE NATIONAL AVEC LES TERRITOIRES PARTENAIRES
- ENSEMBLE VERS LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ - RETOUR SUR LE 20 WEBINAIRE NATIONAL DU PARTENARIAT PORTÉ PAR LE CEREMA AVEC 13 TERRITOIRES
- ENSEMBLE VERS LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ - RETOUR SUR LE WEBINAIRE NATIONAL DU 26 NOVEMBRE
- MODE D'EMPLOI POUR LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

Le dossier, les articles, les documents à télécharger sur le site du Cerema :

Adresse :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-compete-mobilite-cadre-loi-orientation-mobilites>

[ou cliquer ici](#)

2

DEVENIR AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

EN 6 QUESTIONS

?

POURQUOI

?

CHOISIR DE DEVENIR AOM ?

#

CE QUE DISENT LES TEXTES

Pour élaborer un projet de territoire

- ✓ Maîtriser l'élaboration de la stratégie locale de mobilité **en articulation avec les politiques :**
 - Énergétique
 - Environnementale
 - Sociale
 - Économique
- ✓ Dans le cadre d'un **projet de territoire**



Pour devenir un acteur légitime aux échelles régionales et locales

Si et seulement si la communauté de communes devient AOM,

- ✓ **Elle participera de droit** au comité des partenaires organisé par le conseil régional en tant qu'AOM régionale et à la constitution du contrat opérationnel de mobilité (*cf diapo suivante*).
- ✓ **Elle mettra en place le comité des partenaires sur son ressort territorial** (instance dont la composition est très libre, et dont le but est de permettre à tous les acteurs d'agir de façon concertée);
- ✓ **Elle pourra élaborer** quand elle veut une stratégie de mobilité sur son ressort territorial, éventuellement formalisée par un **plan de mobilité simplifié, et organiser des services de mobilités.**

Pour devenir un acteur légitime aux échelles régionales et locales

Si la CC n'est pas AOM sur son ressort territorial : elle n'a pas de garantie de pouvoir être partie prenante et signataire du **contrat opérationnel de mobilité** à l'échelle régionale

Le contrat opérationnel de mobilité :

- est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité ;
- est conclu par la Région avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. **Sont obligatoirement parties prenantes au contrat : les AOM**, les syndicats mixtes dit « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux.

Pour devenir un acteur garant du dialogue local

La CC pourra pleinement être active dans la coordination des offres de transports et de services de mobilités en créant **son comité des partenaires local sur son ressort territorial**, instance de dialogue pour garantir un dialogue entre les acteurs des mobilités

Le Comité des partenaires :

- **Est obligatoire** depuis le 27 décembre 2019 (date de publication au J.O de la LOM)
- **Doit associer à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers et d'habitants**, présence des communes
- Doit être saisi au moins **1 fois par an**
- Doit être saisi **obligatoirement pour avis simple pour toute évolution substantielle** de l'offre, de la politique tarifaire - décisions concernant l'information des usagers, la qualité de service - avant **toute instauration ou évolution du versement mobilité et pour adoption d'un plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié**

#

CE QUE DISENT LES ACTEURS

Certains territoires souhaitent devenir AOM :

PAROLES
D'ACTEURS

- ✓ Car la mobilité est **une des dernières compétences** qui leur manque :
 - Si le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** identifie la mobilité comme un levier majeur, la CC devenue AOM aura plus de prise pour atteindre les objectifs
 - Si le **Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)** traduit des objectifs en faveur des mobilités dans ses pièces (PADD, OAP, règlement...), la CC devenue AOM aura plus de possibilités pour mettre en place des actions cohérentes.
- ✓ **Pour disposer d'une vision d'ensemble et être légitime à coordonner différentes actions**, éventuellement déjà lancées sur le territoire (mobilité inclusive, TAD par délégation de la Région, location vélo touristique...),

Certains territoires souhaitent devenir AOM :

PAROLES
D'ACTEURS

- ✓ Pour « rendre réel » le principe de **subsidiarité** : les mobilités régionales reviennent à la Région (trains, cars, scolaires), les mobilités locales (actives, inclusives,...) reviennent au pouvoir décisionnel local
- ✓ Pour être **autonome** pour définir les services locaux, choisir les opérateurs, répondre aux besoins des habitants,...
- ✓ Parce que l'étendue du territoire régional pourrait empêcher la Région de bien appréhender les **préoccupations locales** et être suffisamment réactive dans la mise en place de services de mobilités locales
- ✓ Parce que les élus locaux, **interlocuteurs « spontanés » des habitants** pour les questions de mobilité, veulent d'avantage de marge de manœuvre pour répondre aux attentes et aux besoins de leurs administrés

En revanche, certains territoires ne souhaitent pas devenir AOM car :

PAROLES
D'ACTEURS

- ✓ La prise de compétence d'organisation des mobilités ne leur semble pas cohérente avec la stratégie de la Région.
- ✓ Il leur semble difficile de **distinguer transports et services de mobilité**
- ✓ Ils préfèrent intervenir en tant que **délégués** de la Région, même s'il s'agit d'un positionnement moins certain car les délégations auprès des CC ne sont qu'une possibilité offerte par la LOM à la Région, et non une obligation qui lui incombe
- ✓ Ils ressentent des craintes à propos d'une **charge financière** trop lourde
- ✓ Ils n'éprouvent pas le besoin de mener leur propre politique de mobilité

?

DEVENIR AOM :

?

**POUR QUELLES
ACTIONS, À QUEL
COÛT ?**

Elaborer une stratégie pour les mobilités

Sur son ressort territorial, l'**AOM définit, en fonction des objectifs qu'elle souhaite atteindre, sa stratégie en faveur des mobilités.** Elle peut élaborer un **Plan de mobilité simplifié**, outil permettant de planifier les actions et d'organiser leur cohérence et ainsi leur efficacité.

- ✓ Le PdMS peut être élaboré par les AOM mentionnées à l'article L. 1231-1 du Code des transports et par les syndicats chargés de l'élaboration des SCoT, à la condition de ne pas être soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.
- ✓ Il s'adresse aux autorités des territoires ruraux et de villes moyennes (y compris la Région en tant qu'AOM locale de substitution) souhaitant se doter d'une feuille de route pour les mobilités

Zoom sur le PdMS

Les 7 principes du plan de mobilité simplifié

- 1. Volontaire** : non obligatoire, sa réussite dépend des volontés locales
- 2. Souple** : la liste des thématiques à aborder et son processus d'élaboration sont peu cadrés par la loi, ce qui laisse de la place pour l'adaptation et l'innovation locales
- 3. Indépendant juridiquement** : il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
- 4. Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non : PLUi, PCAET, SCoT
- 5. Adapté au territoire** : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un territoire précis, décidées par les acteurs du territoire
- 6. Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration
- 7. Participatif** : il inclut la participation du public mais sans enquête publique obligatoire

Ce que peut faire une AOM

Principes de mise en œuvre et ordres de grandeur des coûts dans les diapos suivantes

Sur son ressort territorial, l'AOM peut organiser, *en essayant d'optimiser les coûts en fonction des besoins du territoire et de ses ressources, des services :*

- ✓ relatifs aux **mobilités actives** définies à l'article L. 1271-1 du CT ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- ✓ relatifs aux **usages partagés (autopartage, covoiturage)** des véhicules ou contribuer au développement de ces usages ;
- ✓ de **mobilité solidaire**, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité ;
- ✓ à la **demande de transport public** de personnes (TAD) ;
- ✓ **réguliers de transport public** de personnes (TC) ;
- ✓ de **transport scolaire**.

Développer un service de location de vélo

- ✓ **Formation** des acteurs locaux et citoyens
- ✓ **Entretien / réparations**
- ✓ **Stationnement / gardiennage**
- ✓ **Location : type de service à définir suivant l'usage prévu :**
 - Longue / moyenne durée : peu d'usagers différents et des durée de location supérieures à la semaine
 - Courte durée : un usage de loisirs ou touristique, à la journée ou à la demi-journée
 - Courte durée automatisée : VLS, un usage pour un trajet souvent de moins de 30 mn



Location classique

Vélo partagé

Nombre de rotations par vélo



Durée de location moyenne



Développer un service de location de vélo

FOCUS SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES - RETOURS D'EXPÉRIENCES (1/5)

✓ A l'échelle de l'intercommunalité, à l'initiative d'élus motivés

- A l'origine : questionnement prise de compétence mobilité, financements TEPCV...
- Préférer une action à l'échelle de l'intercommunalité pour plus d'homogénéité
- Le portage de projet peut être assez prenant pour les élus

Développer un service de location de vélo

FOCUS SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES - RETOURS D'EXPÉRIENCES (2/5)

- ✓ **A taille humaine, un investissement en moyen humain mesuré**
 - Entre 30 et 70 vélos à la location, avec un parc qui se renouvelle par le biais de revente aux usagers
 - Des durée de location de la semaine à l'année
 - Plus les durées sont courtes, plus le besoin en personnel est grand
 - 1 ETP sur quelques mois pour l'émergence, puis 0,3 ETP pour l'exploitation
 - Communication formelle (présentation, essais...) puis informelle (gros succès)

Développer un service de location de vélo

FOCUS SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES - RETOURS D'EXPÉRIENCES (3/5)

- ✓ **Bilan d'usage : report modal important, coût compétitif de la voiture sur le domicile/travail (D/T)**
 - Trajet moyen : 10 km, sur à peu près 15 jours par mois
 - Jusqu'à 90% de report modal sur le D/T, augmentation de la pratique du vélo en général
 - Public diversifié en âge, CSP, genre (2/3 de femmes), souvent motorisé par ailleurs

- ✓ **Le coût kilométrique du service pour l'utilisateur est équivalent au coût ressenti (uniquement carburant en milieu rural) de la voiture pour le D/T**

Développer un service de location de vélo

FOCUS SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES - RETOURS D'EXPÉRIENCES (4/5)

- ✓ **Bilan économique : des solutions qui fonctionnent à un coût modéré, la question de la tarification reste centrale**
 - Coût unitaire d'un vélo à assistance électrique (VAE) : environ 1 800 €
 - **Postes importants dans le budget** : *moyens humains* pour les réparations des vélos (surtout si plusieurs antennes de location), *maintenance* qui augmente avec l'âge du vélo (au-delà de 2-3 ans), et éventuellement les assurances (en cours d'investigation, selon les types de vélos)
 - **Les recettes couvrent les dépenses de fonctionnement**
 - Des tarifs très abordables (30€ par mois en moyenne pour les VAE, dont la moitié peut être remboursée par l'employeur)
 - C'est la revente des vélos au bout de 2/3 ans qui permet souvent d'être « rentable »

Développer un service de location de vélo

FOCUS SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES - RETOURS D'EXPÉRIENCES (5/5)

✓ Conditions de réussite :

- Cibler un type de déplacement
- Cerner le reste à charge financier
- Service simple et lisible
- Tarification attractive, penser aux participations employeurs obligatoires
- Portage politique au niveau de l'intercommunalité
- Mobiliser les acteurs locaux (dont employeurs) et des moyens humains en interne
- Revendre les vélos (retour sur investissement et moins d'entretien)



Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Sur les 5 principaux modèles d'autopartage existants, 3 fonctionnent bien dans les territoires péri-urbains et ruraux :

1 - En boucle : l'utilisateur prend et restitue le véhicule sur un même emplacement réservé (Citiz, Clem', Communauto) : **forme la plus répandue en territoires péri-urbains et ruraux quand l'AOM est partie prenante**

2 - Entre particuliers (P2P) : des particuliers louent leur propre véhicule via une plateforme ; l'utilisateur vient chercher le véhicule chez le loueur et l'y rapporte ; remise des clés en main propre (Getaround, ex-Drivy) ou ouverture à distance (boîtier dans le véhicule). Cette forme d'autopartage tend à se développer aujourd'hui mais plutôt pour des motifs loisirs / vacances. **Cependant, de l'autopartage intergénérationnel se développe également** : des personnes âgées peuvent « prêter » leur véhicule à des personnes non motorisées en échange de pouvoir se faire accompagner de temps en temps

3- En entreprise : mise en partage d'une flotte (possédée par l'entreprise ou par un opérateur) au sein d'une entreprise. **Il est possible de mutualiser les véhicules entre les entreprises, mais aussi entre les entreprises et les particuliers (ex : le soir ou le week-end)**

Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Sur les 5 principaux modèles d'autopartage existants, 2 fonctionnent bien également en milieu urbain :

4- En trace directe : l'utilisateur prend le véhicule sur une place réservée mais peut le restituer sur n'importe quelle autre place réservée (ex-Bluely et Autolib').

- **Le nombre de véhicules et de places disponibles doit être élevé, ce qui rend ce service adéquat en milieu dense.**

5- En free-floating : pas de places réservées ni de stations, l'utilisateur peut prendre et restituer le véhicule n'importe où au sein d'une zone définie (Free2Move, Yea!).

- **Le nombre de véhicules doit être important afin que les utilisateurs aient toujours la possibilité d'avoir un véhicule à proximité, ce qui augmente le coût de cette solution**

Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

- ✓ Jusqu'à présent, développement de services d'autopartage à l'initiative d'opérateurs privés
 - Société : SA ou SARL
 - Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)
- ✓ Mais l'**AOM** peut créer un service d'autopartage en cas d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée via les outils contractuels suivants :
 - la délégation de service public (DSP)
 - la régie
 - la société publique locale (SPL)



Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Les AOM sont compétentes pour **délivrer le label « autopartage »** pour maîtriser les offres possibles d'autopartage sur leur territoire.

Elles peuvent également développer un label afin :

- ✓ d'optimiser les services
 - => maximiser le report modal, la réduction du besoin de possession d'un deuxième véhicule dans le foyer et la diminution des véhicules-km parcourus sur son territoire ;
- ✓ de reconnaître l'intérêt public du service
 - => justifier un accompagnement financier et des avantages (stationnement réservé sur le domaine public)
- ✓ d'apporter une garantie de qualité auprès des usagers, particuliers et entreprises locales

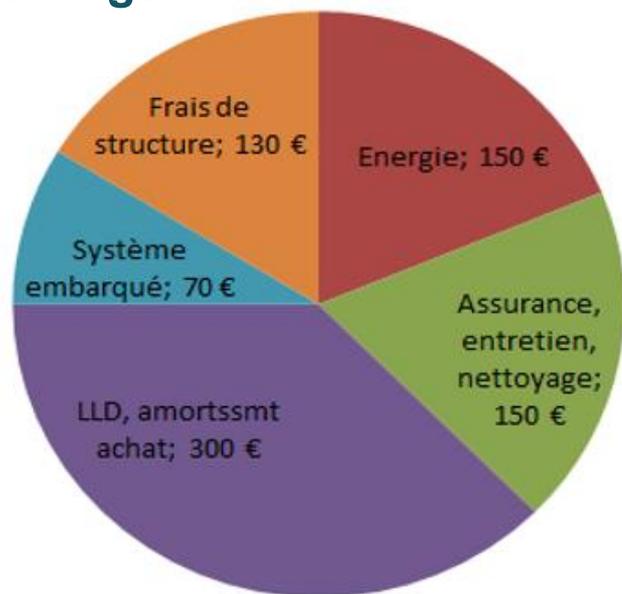
Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Quelques repères de coûts serviciels

Répartition des charges et des recettes par véhicule par mois (Modèle Clio)

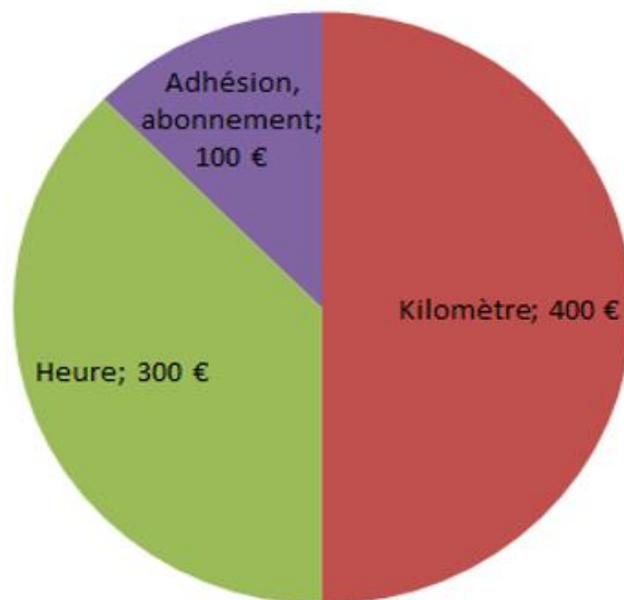
Dépenses: 800€/mois/véhicule

Charges



Recettes: 800€/mois/véhicule

Recettes



Source : Réseau France Autopartage (actuellement CITIZ) et [Urb&co](#) 2012.

Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Quelques repères de coûts serviciels - l'autopartage

Investissements (hors véhicules et immobilier)

	Type d'investissement	Coût en euros
Communication de lancement	Pour la structure entière (entre 20 et 50 véhicules)	12000
Acquisition du logiciel	Pour la structure entière	5000
Matériel de bureau	Pour la structure entière	5000
Totem et aménagement de la station	Pour la station (2 ou 3 voitures)	1000
Arceau	Pour une voiture	500

Coût des véhicules (en achat ou en LLD) : entre 12k€ et 20k€ + coût de la borne si électrique

Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

Monter un modèle économique en fonction de ses ressources, des potentiels du territoire et des opérateurs

	Modèle « urbain »	PNR Grand Causses	Tinchebray	PNR du Pilat
Qui paye ou perçoit ?				
Investissement : aménagement des stations, communication	Collectivités	PNR	Collectivités	PNR
Véhicule (LLD ou achat , amorti sur environ 5 ans)	Opérateur	PNR	Collectivités	Frais partagés
Fonctionnement	Opérateur	Opérateur, déficit comblé au démarrage par le PNR	Collectivités	Opérateur, déficit d'exploitation comblé par le PNR
Recettes	Opérateur	Recettes partagées	Recettes partagées	Recettes partagées

Développer des services d'usage partagé : l'autopartage

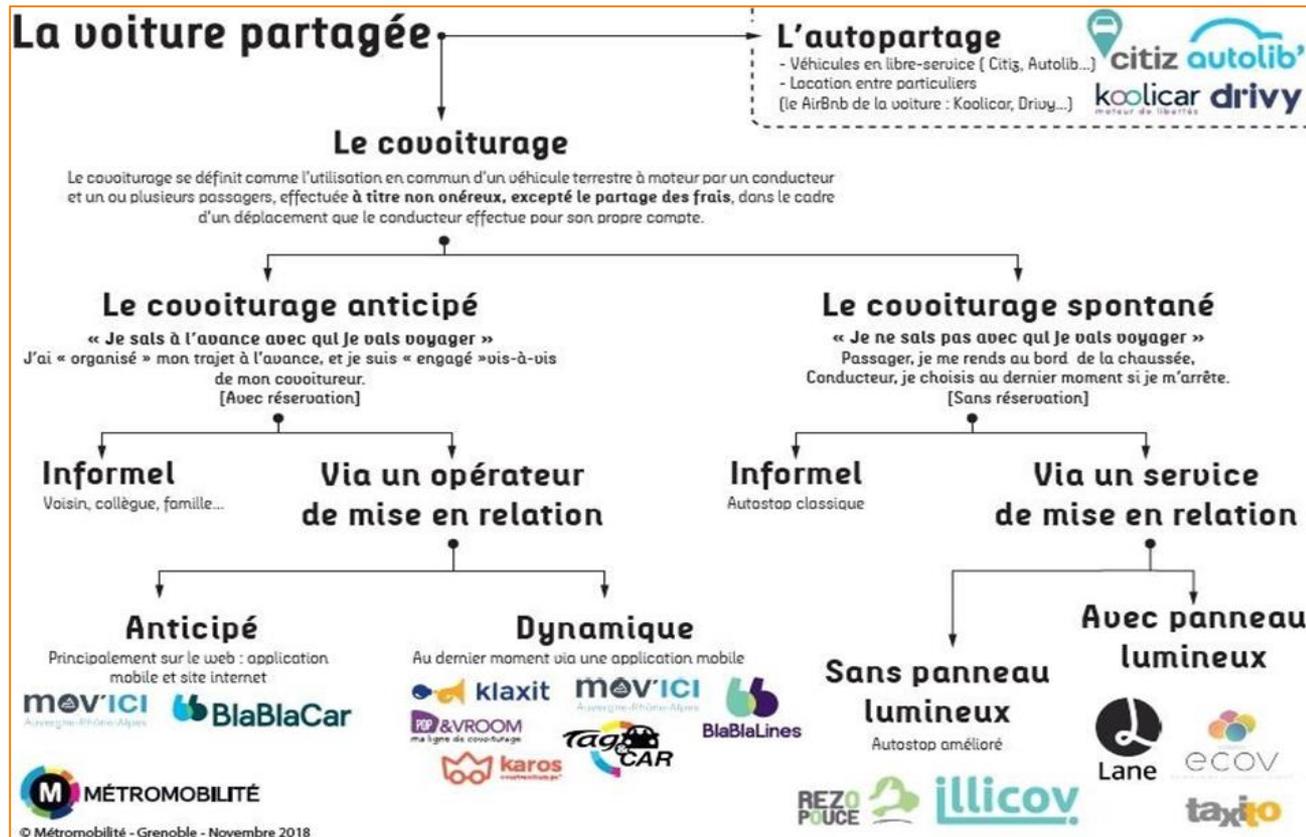
Exemple PNR Pilat, commune de Pélussin

- ✓ Autopartage en boucle, 2 véhicules
- ✓ Assurer la disponibilité d'un véhicule pour rassurer les usagers
- ✓ Cibles : **d'abord** les acteurs locaux (réduction des flottes d'entreprises, d'organismes publics) **puis** actifs la semaine, touristes et habitants le week-end
- ✓ Relations avec abonnés assurée par le PNR
- ✓ Service et entretien gérés par Citélib, siège à Grenoble
- ✓ Convention d'occupation du domaine public
- ✓ Montant du projet: 12 000€ sur 3 ans
- ✓ Fonctionnement: 2000€/an pour le PNR + Aides financières possibles: DSIL, CEE, Fonds d'inclusion dans l'emploi (FIE), Fond social européen

Développer des services d'usage partagé : le covoiturage

Les principales formes

- Autostop organisé
- Covoiturage sur des lignes définies sur le territoire
- Covoiturage via plateforme internet ou appli mobiles
 - avec réservation (anticipé)
 - sans réservation (dynamique)



Développer des services d'usage partagé : le covoiturage

Des tarifications variées

- ✓ **Incitation possible** via la rétribution des conducteurs

Pour les conducteurs	
Aucun passager pris en charge	Gagnez 0,50 € / trajet
1 passager	Gagnez 1 € / trajet
2 passagers	Gagnez 1,50 € / trajet
3 passagers	Gagnez 2 € / trajet

Tableau 1: rétribution financière mise en place à Auxerre par Fleetme

- ✓ **Les tarifications usagers** part fixe et/ou part variable du km
- ✓ **Incitations non financières** : accès places de stationnement réservées, accès à services culturels ou sportifs de la collectivité, bons d'achat ...
Le **Registre de Preuve de Covoiturage**, tiers de confiance entre collectivités et certains opérateurs (Blablalines, EcoV, Karos, Klaxit, Roulez Malin...), certifie la réalisation des trajets finançables par l'AOM

Développer des services d'usage partagé : le covoiturage



✓ Des formes de gouvernance variées

- **Initiative publique** et mise en oeuvre via prestataires privés
- **Initiative exploitant réseau TC**: contractualisation avec l'AOM via les DSP TC
- **Initiative privée** sans partenariat avec collectivité

✓ Des modèles économiques variés

- **Initiative collectivité**: financement propre + appui possible (ex Ademe).
=> ex région lyonnaise (Syndicat Saône Monts d'Or): projet de 35k€
 - 70% études et communication (financement Ademe à 69%)
 - 30% équipements (financement Ademe à 30%)
 - Participation Métropole: 1 ETP conseiller économie et mobilité
 - Possibilité de financement DSIL, CEE, FEDER
- **Initiative exploitant TC**: financé en propre dans le cadre de l'expérimentation

Développer des services d'usage partagé : le covoiturage

REZO POUCE : UN DISPOSITIF 4 EN 1

REZO POUCE : L'AUTOSTOP EN MODE VINTAGE

- À un arrêt sur le pouce
- Avec une fiche destination
- Et la stop 'attitude

REZO POUCE 2.0 : L'AUTOSTOP CONNECTE

- A travers l'application
- Avec une géolocalisation en temps réel
- Et une confiance renforcée

REZO PRO : LE COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL

- A travers la plateforme
- Entre collègues et voisin.e.s
- Pour les très petites aux moyennes entreprises

REZO SENIOR : LE COVOITURAGE SOLIDAIRE INTERGENERATIONNEL

- A travers la plateforme
- Entre voisin.e.s

COMBIEN CA COUTE ?

Pour développer REZO POUCE sur un territoire, le tarif d'abonnement est fonction du nombre d'habitants.

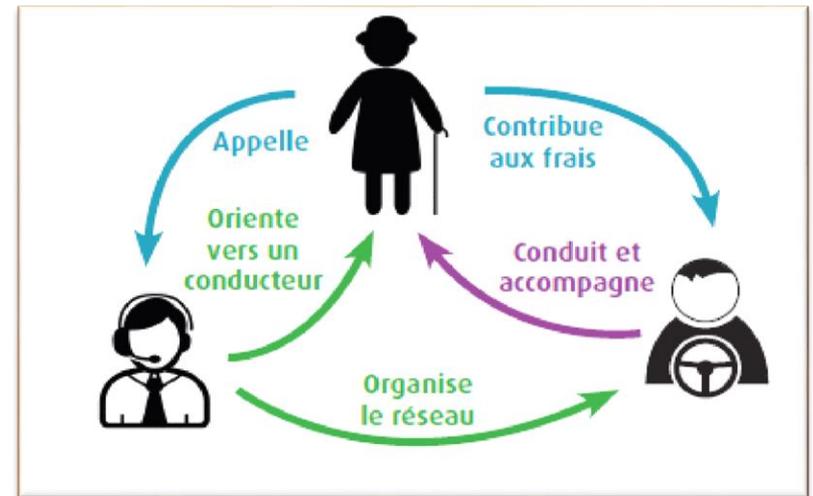
Nombre d'habitants	Abonnement par an	A ajouter la 1ère année : Coût supplémentaire de mise en place la 1 ^{ère} année
< 10 000 hab.	2 500 € HT	2 500 € HT
De 10 000 à 25 000 hab.	3 000 € HT	4 500 € HT
De 25 000 à 50 000 hab.	3 500 € HT	6 500 € HT
De 50 000 à 75 000 hab.	4 500 € HT	7 500 € HT
De 75 000 à 100 000 hab.	5 000 € HT	9 000 € HT
Plus de 100 000 hab.	6 000 € HT	10 000 € HT

Le tarif donné pour les territoires de + de 100 000 habitants est un prix de base Pour les autres regroupements (PNR, PETR...), n'hésitez pas à nous contacter pour un devis au 05 63 05 08 00.

Dans une logique de partenariat et de partage, nous encourageons les collectivités qui mettent en place le dispositif à **prendre des parts dans la SCIC**. Cela permet à chacune d'entre elles de participer aux orientations et aux évolutions de REZO POUCE ... Nous demandons aux collectivités de prendre une participation dans la SCIC suivant le même barème : 100, 500, 1 000, 2 000, 3 000, 5 000 € - pas de TVA applicable.

Développer des services de mobilités solidaires – transport d'utilité sociale

- **Des besoins diffus**
 - Isolement physique
 - Pas de moyens de transports,
 - précarité
- **Un bénévole transporte un bénéficiaire pour l'aider à se déplacer et sera défrayé des frais engagés**
- **Un service à la personne : aider à la mobilité mais aussi accompagner**



Consulter la fiche du Cerema sur ce service

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/pratiques-locales-mobilite-transports-serie-fiches-du-cerema>

Développer des services de mobilités solidaires

✓ **Services solidaires :**

Garage solidaire, transport solidaire, prêt/location de vélo, scooters ou voiture, aide au passage du permis...

✓ **Solutions de «démobilités», offre itinérante :**

Épicerie, services publics, maison médicale

✓ **Plateforme de mobilité inclusive**

- Accès sur prescription, suivi, démarche soutenable
- Diagnostic, formation, accès à un centre de ressource, services proposés

Développer des services de mobilités solidaires

Pour en savoir plus sur les projets de mobilité solidaire, consulter le site web spécifiquement dédié :

Tous
Mobiles

Ouvrons le champ des mobilités

COMPRENDRE ▾ AGIR ▾ HISTOIRES DE MOBILITÉS RESSOURCES

<https://tousmobiles-kit.com/>

La mobilité solidaire, la mobilité par tous et pour tous

Aujourd'hui plus que jamais, les élus locaux jouent un rôle majeur de cohésion entre citoyens et entre territoires. Dotés du savoir d'usage, en prise directe avec les habitants, les acteurs économiques et sociaux, vous êtes le point d'ancrage d'une mobilité solidaire, répondant aux besoins et aux exigences environnementales. Une nouvelle ère s'ouvre, avec vous : celle de la mobilité par tous et pour tous.



Développer un service de TAD (transport à la demande)

Objectifs possibles d'un service de TAD :

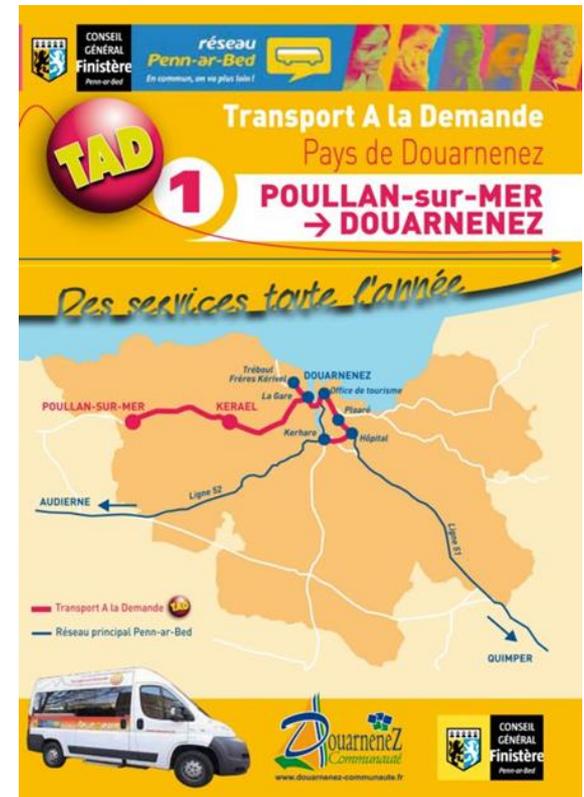
- Mettre en place une desserte où il n'y a pas/peu de TC réguliers (non pertinents économiquement)
- Proposer un rabattement vers des lignes de TC régulières, des gares ou vers des zones d'activités
- Cible : les captifs (notamment seniors) et de + en + les actifs également

Des formes très différentes

- **Ligne virtuelle** (horaires et arrêts prédéfinis, mais circulant seulement en cas de réservation)
- **Zonal** (arrêts prédéfinis, en « porte-à-porte », zone de desserte étendue ou non...)
- TAD zonal "optimisé" (application d'optimisation d'itinéraire)
- TAD zonal en rabattement vers une destination fixe
- TAD "bout de ligne" : une ligne régulière complétée par du TAD en ligne virtuelle

Développer un service de TAD : typologie

- ✓ **Lignes virtuelles**
 - Un itinéraire et des arrêts prédéfinis.
 - Horaires prédéfinis à activer sur demande, ou horaires libres
 - Réservation la veille ou quelques heures avant par téléphone
- ✓ **Le TAD « bout de ligne »**
 - Une ligne régulière, complétée par une portion « à la demande » en bout de ligne
 - L'utilisateur indique sa destination à sa montée dans le bus



Développer un service de TAD : typologie

- ✓ **TAD optimisé :**
 - TAD de type “zonal”
 - Outil basé sur algorithme d’optimisation d’itinéraires
 - Réservation via une application jusqu’à 30 min (voire moins !) avant le trajet
- ✓ plus flexible pour l’usager
- ✓ possibilité d’y associer une réservation téléphonique (fracture numérique)
- ✓ souvent à destination d’actifs (en rabattement vers des pôles d’échanges ou des zones d’activités)

1. créer votre compte
2. réserver votre trajet*
3. suivre votre TAD en temps réel
4. évaluer votre trajet



* à partir d'un mois à l'avance et jusqu'à une heure avant le départ

Développer un service de TAD : tarification

- ✓ **Des tarifications variées pour l'utilisateur**
 - selon l'existence d'un réseau TC régulier
 - selon le type de TAD
 - selon l'exploitant (taxis, opérateur TC...)

- ✓ **Par exemple :**
 - Identique à celle du réseau TC régulier (1,5€ à l'unité)
 - Distincte de celle du réseau TC régulier (2,5€ à l'unité)
 - 1/3 de la course taxi (25 €)



Développer un service de TAD : coûts

Des coûts pour l'AOM dépendant de la souplesse du dispositif

- 20-30 k€ pour une étude préalable
- 10-40 € la course, soit entre 20k€ et 60k€/an par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc)

EXEMPLE

Caractéristiques du service	Offre		Moyens			Coûts (€)			Usage	
	Arrêts	Km réalisés	Véhicules	Personnel (ETP)	- dont roulants	Coûts (k€)	Par km	Par véhicule	Voyages (en milliers)	Remplissage (voyages/km)
Ligne virtuelle par taxi	7	3 682	1	1	1				0,19	0,05
TAD zonal (5 zones)		856 619	27	39	27	2 563	2,99	94 926	108	0,13
TAD zonal (5 zones)	574	1 291 731	29	49	41				171	0,13
Lignes virtuelles	175	352 292	16	12	10	487	1,38	30 438	47	0,13
Ligne virtuelle par navette	4	21 515	4	5	4	48	2,23	12 000	2	0,09

Développer un service de TAD

FORCES ET FAIBLESSES DU SERVICE

- Un service flexible permettant de proposer une **desserte fine** du territoire
 - Un service polymorphe **qui s'adapte** aux enjeux du territoire et aux besoins des usagers
 - Pas de “bus circulant à vide”
- Un service **moins “visible”** qu'une ligne régulière : **enjeu de communication!**
 - Des **coûts** qui peuvent être élevés (€/voy)
- Un équilibre à trouver entre lignes régulières / TAD / autres services de mobilité

Développer un service de TC régulier

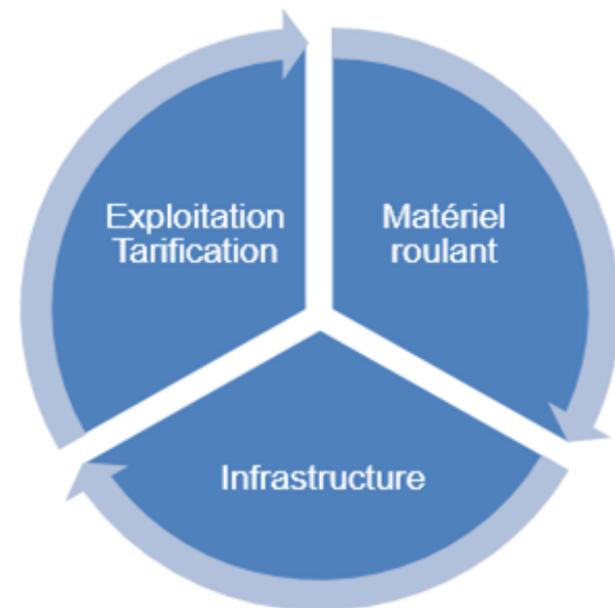
Une grande diversité de réseaux de TC « urbains », aux performances variables suivant les caractéristiques des territoires et les objectifs de politiques publiques locales

- ✓ Des réseaux organisant des lignes régulières, du TAD, mais aussi des réseaux proposant seulement des lignes scolaires
- ✓ Des territoires construits autour de villes-centres concentrant la population et les activités, mais aussi des territoires peu denses et moins structurés
- ✓ Des AOM prélevant le versement mobilité mais aussi des AOM qui ne peuvent/veulent imposer cette contrainte aux entreprises de leur territoire

Développer un service de TC régulier

PENSER « SYSTÈME » DE TC POUR NE RIEN OUBLIER

Systèmes	Navette ou bus standard
Coût d'un véhicule	0,2 M€ : navette électrique 0,25 M€ bus standard 0,4 M€ bus électrique
Charge d'exploitation par kilomètre réalisé	2 à 4 €/km
Durée de vie du matériel	10-15 ans



Triptyque système « TC »

Développer un service de TC régulier : coûts d'exploitation

- ✓ **Les principales dépenses**
 - **Les frais de personnel**, notamment les chauffeurs : **60 % minimum**
 - **L'énergie** : de **8 à 13 %**
 - **L'entretien** des véhicules : plus de **15 %**
- ✓ **Les principaux facteurs de variations des coûts pour une même offre kilométrique**
 - La **vitesse commerciale** (points d'arrêts, congestion)
 - Le mode de **contractualisation**

Quelques ordres de grandeurs :

- En moyenne, un véhicule de transport public parcourt **33 000 km par an**
- En moyenne, un chauffeur effectue **24 000 km par an**
- En moyenne, les charges d'exploitation d'un service régulier de transport public est de **3,4 €/km**

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains - DGITM-Gart-UTP-Cerema - Données 2017 (pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants)

Développer un service de TC régulier : spécificité du transport scolaire

- ✓ **Des horaires et des itinéraires adaptés** au public scolaire.
 - Ces horaires étant très concentrés, ils nécessitent une mobilisation de moyens humains importante qui implique des coûts plus élevés (il est difficile de pouvoir réaffecter ces moyens sur le reste de la journée)
 - En moyenne, un véhicule affecté au transport scolaire va effectuer 8 700 km par an
 - En moyenne, un chauffeur affecté au transport scolaire va effectuer 11 000 km par an
 - En moyenne, les charges d'exploitation du transport scolaire sont de 3,8 € par km parcouru
- ✓ Les services de transport scolaire peuvent être ouverts à l'ensemble des usagers

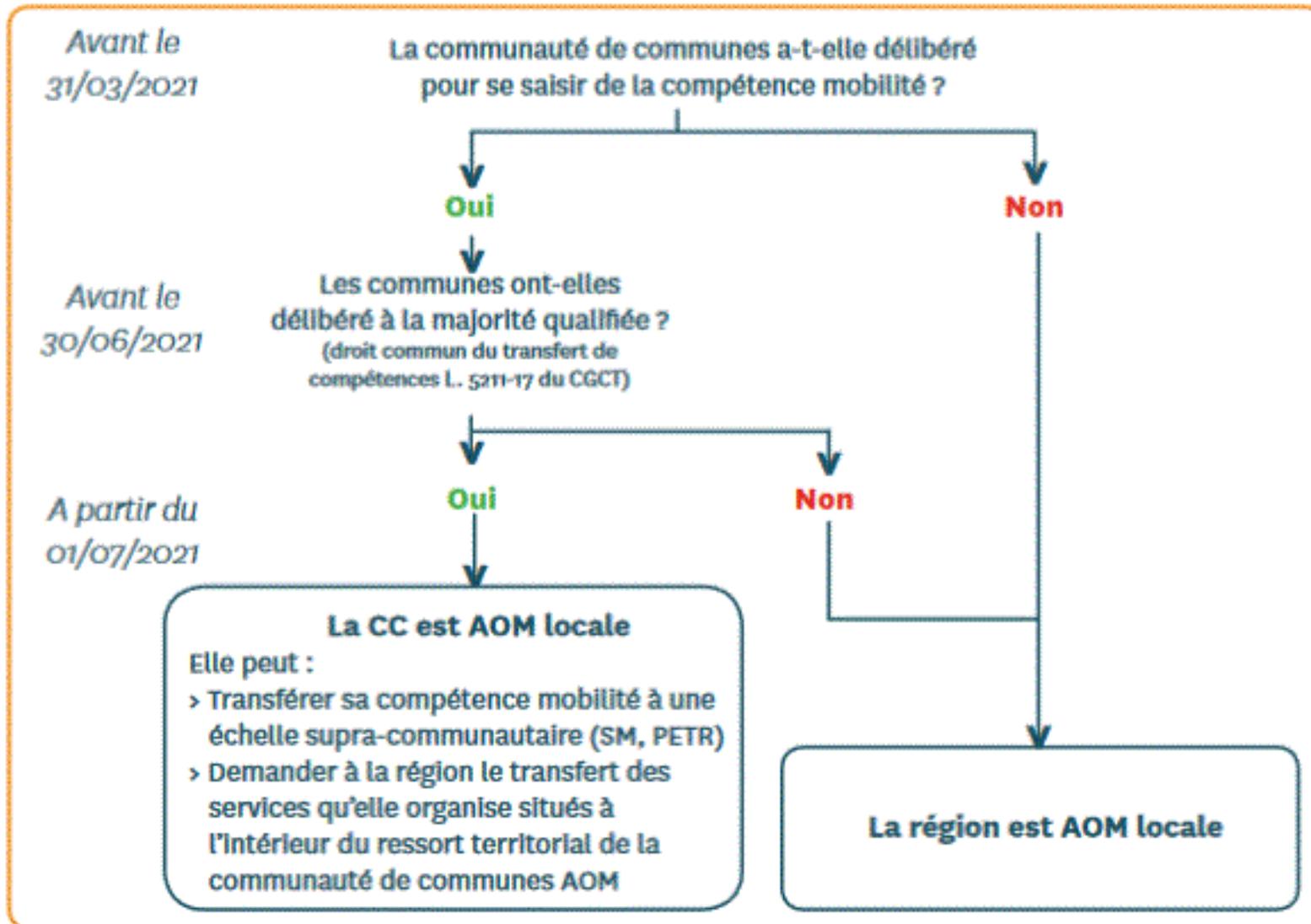
?

DEVENIR AOM :

?

QUAND?

Ce que dit la LOM



?

DEVENIR AOM :

?

**SUR QUEL
TERRITOIRE ?**

Sur le territoire de la CC

- ✓ La LOM offre l'opportunité de devenir AOM sur son ressort territorial
- ✓ Ainsi comme le prévoit l'article L1231-1 du Code des transports : « **les communautés de communes** après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres » **peuvent devenir AOM.**
- ✓ En fonction de la taille et de la réalité des bassins de mobilité, il peut être pertinent de conserver cette échelle locale, celle du ressort territorial de la CC

A l'échelle d'un PETR ou d'un SM par transfert de compétence

- ✓ Dans certains cas, le choix peut être fait de transférer ensuite cette compétence mobilité au PETR ou à un syndicat mixte (SCoT, PNR,...), auquel les CC appartiennent.
- ✓ **Rappel de la procédure :**
 1. Les CC doivent devenir AOM après transfert de la compétence mobilité par leurs communes : **prise de délibération avant le 31/03/2021**
 2. Elles peuvent ensuite décider de transférer, pour un exercice de celle-ci à une échelle plus large, leur compétence mobilité au PETR ou SM : **prise de délibération des CC de transfert de la compétence au PETR (ou SM)**
 3. Le PETR (ou SM) se positionne sur cette délibération. Si son avis est favorable, le PETR (ou SM) se voit transférer la compétence mobilité en bloc

A l'échelle d'un PETR ou d'un SM par transfert de compétence

- ✓ **Point de vigilance** : une telle décision implique des échanges politiques préalables entre les CC et le PETR (ou SM) portant notamment sur les transferts de charge (si des services de transports publics existent déjà sur le territoire des CC)
- ✓ **Ce qu'implique cette décision de transfert de la compétence mobilité** :
 - Un changement des statuts
 - Une modification de la représentativité
 - Un engagement financier des CC envers le PETR
- **Rappel réglementaire** : les PETR ne rentrent pas dans la catégorie des Syndicats mixtes mentionnés aux articles L5711-1 et L 5721-2 du CGCT, et ce en dépit qu'ils aient le même fonctionnement.

A l'échelle d'un PETR ou d'un SM par transfert de compétence

- ✓ Pour la 1ère étape, incontournable, de transfert de compétence mobilité des communes à leurs CC respectives, **la LOM impose 2 délais : 31 mars 2021 et 30 juin 2021.**
- ✓ **En revanche, pour la 2nde étape, la LOM n'impose pas de délai pour transférer cette compétence** acquise par les CC au PETR ou au SM auquel elles appartiennent.
- ✓ Ainsi, la réflexion portant sur le transfert de la compétence à un PETR ou un SM peut être réalisée après 2021, le temps de se mettre d'accord sur une stratégie mobilité, d'anticiper les transferts financiers... avec un risque d'une potentielle absence de transfert de compétence finalement si la réflexion et les accords prennent trop de temps après 2021 et s'enlisent...

À l'échelle d'un SM après le 1/07/2021 si la Région est devenue AOM locale

Rappel : si la Région est devenue AOM locale, les CC pourront « reprendre la compétence mobilité » uniquement dans 3 cas :

- ✓ en créant un syndicat mixte,
- ✓ **en adhérant à un syndicat mixte existant,**
- ✓ en cas de fusion avec une autre CC

En cas d'adhésion à un SM existant (et donc à une extension de son périmètre), cela suppose une modification des statuts, de la gouvernance, de la représentativité au sein du SM, mais aussi un engagement financier de la CC. Ces éléments doivent être **négociés préalablement** entre la CC et les autres membres du SM.

- ✓ Plusieurs **avantages à la prise de compétence sur un territoire plus large que l'EPCI** ont été identifiés par les acteurs :
 - Pertinence d'une échelle plus large correspondant aux flux de déplacements observés
 - Mutualisation des moyens techniques entre les collectivités (études, mise en place de services, lancement d'appels d'offres, réponses aux appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt,...) ;
 - Plus forte capacité à organiser un service régulier sur le ressort territorial de l'AOM et donc à lever le versement mobilité;
- ✓ Les acteurs ont mis en évidence des **recommandations** :
 - S'assurer que la gouvernance du SM ou du PETR associe suffisamment les communes pour éviter qu'elles ne se sentent écartées de la politique mobilité et éloignées du lieu de prise de décision ;
 - Laisser le temps au SM ou PETR de monter des services techniques suffisants.

?

DEVENIR AOM :

?

AVEC QUI ?

Avec la Région – pour le réseau structurant

- ✓ **La LOM conforte le rôle de chef de file de la Région** pour organiser la coordination des services de transports et de mobilités
- ✓ **Les AOM vont donc dialoguer avec la Région**, chargée de ce rôle de chef de file afin de garantir à l'usager la cohérence des offres de transports et de mobilités
- ✓ La **Région** reste l'acteur **compétent** pour l'organisation des **transports ferroviaires**
- ✓ La **Région** reste l'acteur **compétent** pour l'organisation **des transports interurbains** (transports « qui sortent » du ressort territorial d'une AOM)

Avec la Région – pour les services qu'elle conserve

Dans le cas où la CC devenue AOM ne demande pas à la Région de récupérer les services régionaux de transport inclus dans son ressort territorial :

- ✓ Si la CC n'a pas fait de demande à la Région, rien ne change pour les transports régionaux inclus dans son ressort territorial.
- ✓ **tous les types de services régionaux** (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la Région et **effectués intégralement dans le ressort territorial de la CC restent organisés par la Région.**

Avec la Région - si la CC demande à reprendre les services régionaux existants

Dans le cas où la CC devenue AOM demande à la Région de récupérer les services régionaux de transport inclus dans son ressort territorial :

- ✓ La CC prend une **délibération** pour demander à la Région la « reprise » des services effectués intégralement dans son ressort territorial
- ✓ tous les types de services régionaux (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la Région et effectués **intégralement** dans le ressort territorial de la CC sont repris par la CC suite à sa demande. **Il s'agit nécessairement d'une reprise « en bloc ».**
- ✓ Les services régionaux qui traversent le ressort territorial de la CC et qui sont à **l'extérieur du ressort de la CC, restent organisés par la Région.**

« Reprendre » un service de TAD

PAROLES
D'ACTEURS

- ✓ Certains territoires **qui organisaient déjà un TAD par délégation** de la Région manifestent leur intérêt de devenir pleinement compétents pour poursuivre leur action cette fois en tant qu'AOM
- ✓ Toutefois, **cette reprise du TAD entraîne la reprise de l'ensemble des services existants régionaux sur le ressort territorial de la CC devenue AOM**

Avec la Région – comprendre les délégations en matière de transports scolaires

Délégations possibles pour les transports scolaires :

Article L. 3111-9 du code des transports :

- ✓ **la Région ou l'AOM** peuvent confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des EPCI, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.
- ✓ L'AOM peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la Région.

La question particulière du transport scolaire

- ✓ La Région **ne peut pas s'opposer** à la reprise des services scolaires par la CC si celle-ci le demande, mais convient du délai de reprise notamment pour tenir compte des marchés en cours
- ✓ La Région devra assurer le transfert financier permettant à la CC d'organiser les services : pour le transport scolaire, la région compense intégralement les charges transférées à l'AOM (L. 3111-8 du CT) selon le principe de neutralité financière
- ✓ Dans la période séparant l'accord et la date effective de reprise, la Région ne peut pas adapter ces services sans l'accord de la CC
- ✓ A partir de la date effective de reprise, la CC devient seule compétente pour adapter ces services

La question particulière du transport scolaire

PAROLES D'ACTEURS

- ✓ La plupart des CC souhaitant devenir AOM n'envisagent pas de reprendre les services scolaires organisés par la Région sur leur ressort territorial pour des raisons de difficultés d'organisation (elles sont satisfaites du service rendu par la Région) et de coûts.
- ✓ En effet, les Régions réalisent **des économies d'échelle** dans le cadre de marchés déjà passés avec des opérateurs, que les CC ne pourront pas négocier avec les mêmes clauses sur des territoires restreints à leur ressort territorial

Avec la Région dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité

À l'échelle du bassin de mobilité défini par la Région, le Département doit être obligatoirement partie prenante au contrat opérationnel de mobilité

Le contrat opérationnel de mobilité est :

- la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité ;
- conclu par la Région, avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. **Sont obligatoirement parties prenantes au contrat : les AOM**, les syndicats mixtes dit « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux.

Avec les communes de la CC - AOM qui continuent à organiser des services privés

Les communes peuvent uniquement créer ou poursuivre leurs services de transports qui peuvent être qualifiés de « privés » *c'est-à-dire dont les caractéristiques de ceux-ci répondent aux dispositions des articles R3131-1, R3131-2 et R3131-3 du Code des transports :*

- ✓ **Le transport est exercé à titre gratuit**, pour des catégories spécifiques de populations et selon l'une de ces trois modalités : véhicules appartenant à la commune ou mis à sa disposition à titre non lucratif ; véhicules sans conducteur pris en location par la commune, le chauffeur étant employé par la commune ; ou avec des véhicules avec conducteur d'une entreprise de transport public de personnes:
- ✓ Le transport **ne doit pas être à vocation touristique** ;
- ✓ Le transport s'exerce dans le cadre dans le cadre d'activités relevant de leurs **compétences propres** (compétence sociale...).

Avec d'autres structures (communes, associations...)

- ✓ **L'AOM a un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire qui portent des actions en matière de mobilité**, sans être compétents en matière de mobilité (actions rattachées à une compétence sociale ou voirie par exemple).
- ✓ Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi **en concourant** au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires en lien avec les acteurs privés comme publics qui agissent en faveur des mobilités (associations, communes...)

Devenir des services communaux existants

Qualification du type de transport		Dans le cas où la CC est devenue AOM	Dans le cas où la Région est devenue AOM locale
Transports privés	Les transports privés doivent respecter le contenu des articles R3131-1, R3131-2 et R3131-3 du Code des transports). Par ex : navette pour personnes âgées organisé par le CCAS, navette pour enfants vers équipements sportifs dans le cadre d'activités extra-scolaires	Le service reste organisé par la commune	Le service reste organisé par la commune
Transports publics	Services de lignes régulières (qui répondent à cette définition prévue à l'art. R. 3111-1 du code des transports : "Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance »)	La poursuite du service sera organisée par la Communauté de communes	Le service peut rester organisé par la commune (pas d'obligation). Elle en informe la Région. La commune ne peut modifier substantiellement le service ni lever le versement mobilité (sauf si elle le levait avant la LOM)
	Services de transport à la demande	La poursuite du service sera organisée par la Communauté de communes	Le service peut rester organisé par la commune qui en informe la Région. La commune ne peut modifier substantiellement le service ni lever le versement mobilité (sauf si elle le levait avant la LOM)
Transports scolaires	Services organisés à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM	Option 1 : Le service reste organisé par la Région car la CC n'a pas fait de demande auprès de la Région pour le reprendre Option 2 : Le service sera repris par la CC si et seulement si elle en a fait la demande à la Région	Le service reste organisé par la Région
	Services qui dépassent le ressort territorial de l'AOM	Le service reste organisé par la Région	Le service reste organisé par la Région

Après LOM : qui pourra créer/organiser des services

Qualification du type de transport		Dans le cas où la CC est devenue AOM	Dans le cas où la Région est devenue AOM locale
Transports privés	Les transports privés doivent respecter le contenu des articles R3131-1, R3131-2 et R3131-3 du Code des transports)	Le service pourra être organisé par la commune	Le service pourra être organisé par la commune
Transports publics	Services de lignes régulières	<p>Le nouveau service sera organisé par la CC. Il n'existe pas de possibilité de délégation de ces services aux communes.</p> <p>La commune ne sera plus AOM à compter du 1er juillet 2021, elle ne pourra plus créer de nouveaux services de mobilité.</p>	<p>Possibilité 1 : Le nouveau service pourra être organisé par la Région.</p> <p>Possibilité 2 : La Région a aussi la possibilité de déléguer (attention, ce n'est pas une obligation), par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports à la commune (art. L1231-4 du Code des transports) ou à une CC.</p> <p>Attention : la commune ne sera plus AOM à compter du 1er juillet 2021, elle ne pourra donc plus créer de nouveaux services de mobilité (pour mémoire, la commune pourra poursuivre les services existants)</p>
	Services de transport à la demande		
	Services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés de véhicules		
	Services de mobilité solidaire, services de conseil en mobilité		
Transports scolaires	Services scolaires organisés à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM	<p>Les nouveaux services, nécessairement complémentaires à ceux existants de la Région pourront être organisés par la CC et la CC aura la possibilité de déléguer aux communes par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports scolaires (art. L3111-9 du CT)</p> <p>Attention : pour ces services que la CC n'aura pas souhaité reprendre (art L. 3111-5 du CT), la commune ne pourra pas créer des services scolaires complémentaires à l'offre régionale.</p>	<p>Le nouveau service sera organisé par la Région.</p> <p>La Région a aussi la possibilité de déléguer (ce n'est pas une obligation), par convention, de tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la commune (art. L1231-4 du Code des transports) ou à une CC.</p>
	Services scolaires qui dépassent le ressort territorial de l'AOM	Le service sera organisé par la Région	Le service sera organisé par la Région

?

DEVENIR AOM :

?

COMMENT ?

Le transfert de compétence des communes vers les communautés de communes (1/2)

- ✓ **Pour devenir AOM, une CC doit se voir transférer la compétence mobilité par ses communes avant le 31 mars 2021**
- ✓ Ce transfert a lieu selon les règles de droit commun en matière de transfert de compétences entre communes et CC. L'article L. 5211-17 du CGCT précise les étapes à respecter pour que les communes membres d'une communauté puissent transférer à celle-ci une nouvelle compétence.
- ✓ **Point de vigilance : la délibération du conseil communautaire doit être notifiée aux communes. C'est la date de notification qui fait courir le délai de 3 mois pour que les communes se prononcent sur le transfert de compétence (obligatoirement avant le 30 juin 2021)**

Le transfert de compétence des communes vers les communautés de communes (2/2)

- ✓ 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 2/3 des communes représentant la moitié de la population, ou de la moitié des communes représentant les 2/3 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.
- ✓ À défaut de délibération prise par une commune, son avis sera réputé favorable

Le transfert de compétence à un PETR

Deux cas de figures :

1. Les CC composant un PETR prennent une délibération avant le 31 mars 2021 puis, à l'issue du délai de 3 mois au cours duquel les communes se positionnent sur les délibérations respectives des CC, **les CC prennent une nouvelle délibération pour cette fois transférer cette compétence au PETR, qui va se positionner sur ce transfert.**

2. Si les CC ne prennent pas la compétence, c'est la Région qui devient AOM locale, puis, après le 1er juillet 2021, les CC ne pourront reprendre cette compétence que dans 3 cas : si elles fusionnent, si elles créent un SM ou si elles adhèrent à un SM.

Les leviers financiers

VERSEMENT MOBILITE :

- ✓ **Le VM est levé par l'AOM, à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale.** L'AOM fixe le taux unique, ne pouvant pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi, qui s'appliquera aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble de son ressort territorial.
- ✓ L'AOM doit prendre une **délibération** pour le mettre en œuvre. Celle-ci énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, justifiant le taux du versement, ainsi que les services qui pourraient justifier un taux plus élevé (site propre, infrastructure pour un service routier ou guidé..)
- ✓ **Point de vigilance : il faut organiser une ligne de transport régulière pour pouvoir lever le VM** (ni une ligne scolaire ni un TAD n'est considéré comme étant une ligne régulière pour lever le VM)

Les leviers financiers

VERSEMENT MOBILITE :

Les communes ne seront plus AOM à compter du 1^{er} juillet 2021 :

- ✓ Ainsi uniquement dans le cas où une CC ne se serait pas vue transférer la compétence d'AOM par ses communes, les communes peuvent continuer à exercer un service existant de transport public après le 1^{er} juillet 2021. La commune en informe la Région devenue AOM locale sur le territoire de la CC.
- ✓ Si et seulement si la commune prélevait du versement mobilité avant le 1^{er} juillet 2021, elle pourra continuer à le faire.

Les leviers financiers

PAROLES
D'ACTEURS

VERSEMENT MOBILITE :

- ✓ Face à la crise sanitaire et économique liée au Covid-19, **les estimations financières sont très incertaines** et ne peuvent que procurer de grands ordres d'idées des recettes liées au VM
- ✓ Peu de CC ont déclaré vouloir lever le VM **au regard du tissu économique de leur territoire**, et du souhait de développer des lignes régulières

Les divers leviers financiers

- ✓ Les dispositifs de soutien de **l'État** : DSIL, CPER, DTER, DPV, TDIL...
- ✓ Les **appels à projets et manifestations d'intérêt** : TCSP, TENMOD, continuités cyclables, PIA, ...
- ✓ Les programmes « certificats d'économie d'énergie » (**CEE**)
- ✓ Les offres de financement de la **Banque des territoires**
- ✓ Crédits d'ingénierie, « Mobi-prêts », aides au démarrage des PPP...

**Cartographie des aides
financières et techniques :**

<https://aides.francemobilites.fr/>

3

DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN

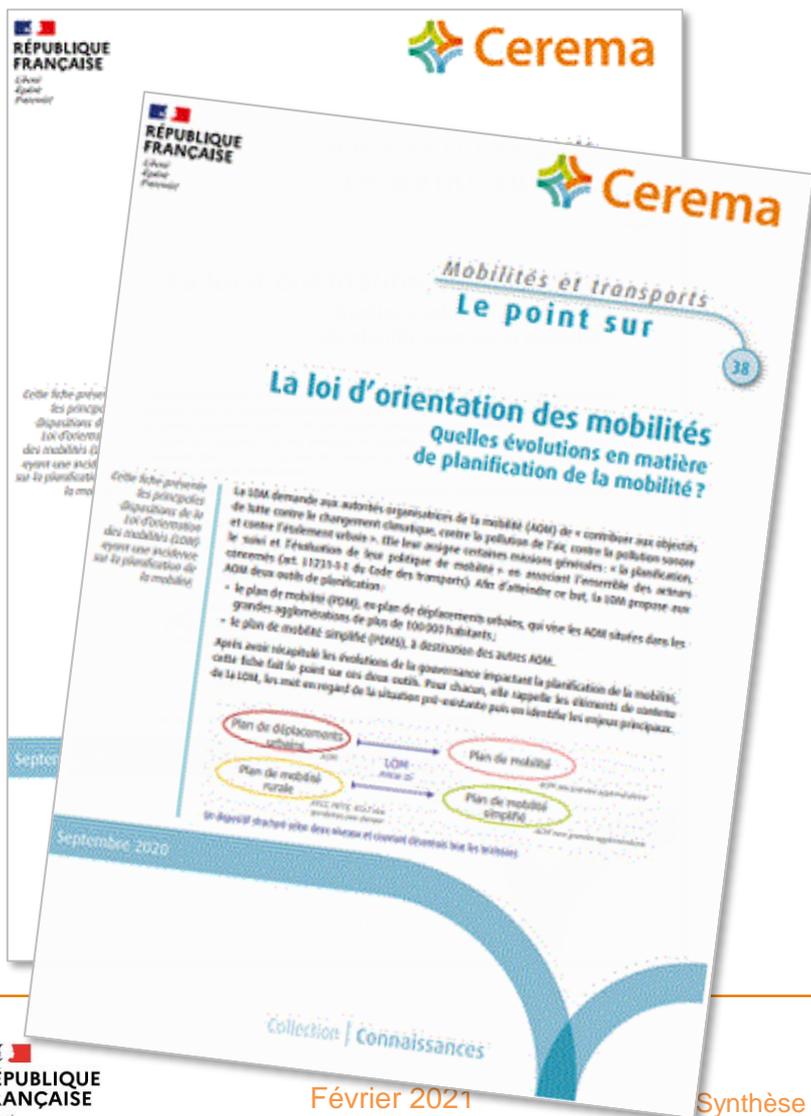
DOCUMENTS



Guide pratique élaboré par le Cerema et le Ministère de la Transition écologique, en partenariat étroit avec le Gart et l'AdCF, et la participation de l'AMF, Agir Transport, et 17 collectivités

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mode-emploi-prise-competence-mobilite-territoires-peu-denses>

DOCUMENTS



2 fiches du Cerema de décryptage de la LOM, sur les évolutions en matière de gouvernance et de planification

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/loi-orientation-mobilités-organisation-planification>

Articulation région/communauté de communes AOM dans l'organisation des services réguliers, à la demande et scolaires

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) vise à améliorer l'exercice de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en la généralisant à l'ensemble des communautés de communes (article L. 1231-1) du code des transports, modifié par l'article 8 de la LOM, sous réserve que celles-ci aient été en ce sens avant le 31 mars 2021 (III de l'article L. 1231-1). À défaut, la compétence est exercée par la région sur le territoire de la communauté de communes concernée à partir du 1er juillet 2021.

Toutefois, compte tenu des moyens et du périmètre de ces EPCI à fiscalité propre, la loi comporte une disposition particulière (article L. 3111-5 du code des transports, modifié par le I, 24° de l'article 8 de la LOM) privoquant que la communauté de communes qui prend la compétence d'ADM n'est substituée à la région dans l'exécution des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transport scolaire intégralement inclus dans son ressort territorial que si elle en fait la demande.

Cette disposition introduisant une exception à l'exercice de la compétence d'ADM, la présente note explicite ses conséquences pratiques pour la communauté de communes et pour la région, notamment vis-à-vis des services des catégories susmentionnées qui seraient créés ultérieurement.

Pour rappel, et pour éléments de comparaison, le cadre de gouvernance issue de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), dans lequel la loi LOM est venue s'inscrire et qui est applicable aujourd'hui pour les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles ADM, dispose que :

- les ADM sont compétentes pour tous les services de mobilité dans leur ressort territorial (L. 1231-1 du CT) qu'il s'agisse de services non urbains ou urbains (L. 1231-2 du CT), ou scolaires (L. 3111-7 du CT) ;
- les régions sont compétentes pour les services non urbains, réguliers ou à la demande (L. 3111-1 du CT) et scolaires (L. 3111-7 du CT). Elles informent les ADM territorialement compétentes de toute création ou modification de dessertes locales qu'elles organisent (L. 3111-4 du CT). Enfin, les services intégralement effectués dans le ressort territorial d'une ADM sont transférés à l'ADM lors de la création ou de l'extension du ressort territorial (L. 3111-5 du CT, L. 3111-7 du CT pour le scolaire). Elles peuvent déléguer tout ou partie de services (art. L. 1231-4).

La LOM a créé pour les communautés de communes ADM (CC ADM) un dispositif spécifique qui dispose que :

- les CC ADM sont compétentes pour tous les services de mobilité dans leur ressort territorial (L. 1231-1 du CT) qu'il s'agisse de services non urbains ou urbains (L. 1231-2 du CT) ou scolaires (L. 3111-7 du CT) ;
- les régions sont compétentes pour les services non urbains, réguliers ou à la demande (L. 3111-1 du CT) et scolaires (L. 3111-7 du CT). Elles informent les ADM y compris les CC ADM de toute création ou modification de dessertes locales qu'elles organisent (L. 3111-4 du CT). Les services intégralement effectués dans le ressort territorial d'une CC ADM sont transférés à la CC ADM à sa demande et dans un délai convenu avec la région (L. 3111-5

Note du ministère des transports, apportant des précisions sur l'articulation entre AOM régionale / AOM locale dans l'organisation des services réguliers (à la demande et scolaires)

<https://www.francemobilités.fr/sites/francemobilités/files/inline-files/Articulation%20R%C3%A9gion%20C%20AOM%20-%20fiche%20de%20synth%C3%A8se.pdf>

DOCUMENTS



Guide publié par le Gart, organisé autour des 11 thématiques de la LOM, comportant une FAQ (oct 2020)

<https://www.gart.org/actualite/le-gart-publie-la-version-2-de-son-guide-de-decryptage-de-la-lom/>



Fiche du Cerema sur les plans de mobilités simplifiés

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-simplifie-planifier-deplacements-territoire>

DOCUMENTS



Mode d'emploi pour un transfert de compétence aux PETR et syndicats mixtes, élaboré par le Cerema, l'ANPP et le ministère des transports

SITES WEB



<https://www.cerema.fr/fr>



<https://www.francemobilites.fr>



REMERCIEMENTS AUX AUTEURS

Nathalie.Pivaval@cerema.fr (Haut-de-France)

Alexandre.Strauss@cerema.fr (Ouest)

Anne.Le-Ruyet@cerema.fr (Centre Est)

David.Dubois@cerema.fr (Centre Est)

Isabelle.Mesnard@cerema.fr (Territoires et Villes)

Jean.Robert@cerema.fr (Territoires et Villes)



REMERCIEMENTS AUX AUTRES ACTEURS DE L'API

Benjamin.Saubion@cerema.fr (Méditerranée)

Frederic.Lescommeres@cerema.fr (Sud Ouest)

Sébastien.Trejbil@cerema.fr (Normandie Centre)

Julien.Philipot@cerema.fr (Sud Ouest)

Odile.Ledesert@cerema.fr (Méditerranée)

Ségolène.Hombourger@cerema.fr (Est)

Emmanuel.Delamarre@cerema.fr (Sud Ouest)

Emmanuel.Perrin@cerema.fr (Centre Est)

Gerome.Charrier@cerema.fr (Territoires et Villes)

Remerciements particuliers à Bertrand Depigny pour le pilotage de la démarche