

COMPÉTENCES DES COLLECTIVITÉS EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Nicolas PITOUT

Cerema

David COLLAS

DEAL Guadeloupe

RÔLE DES AOM



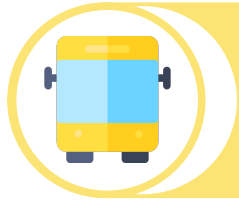
1 COMPÉTENCE MOBILITÉ – 6 SERVICES

Art. L-1231-1-1 du Code des Transports



Services réguliers de transport public de personne

Transports en commun dont les itinéraires, arrêts et tarifs sont fixés et connus à l'avance.



Services de transport scolaire

Services de transport spécifiques aux scolaires.



Services à la demande de transport public

Transports en commun déterminés en partie par la demande des usagers. Les tarifs sont établis à l'avance.

Services relatifs aux mobilités actives

Cela comprend tous les services associés à ces modes, aussi bien la planification que l'infrastructure associée.



Services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur

Cela correspond à la mise en place et au développement des services de covoiturage et d'autopartage.

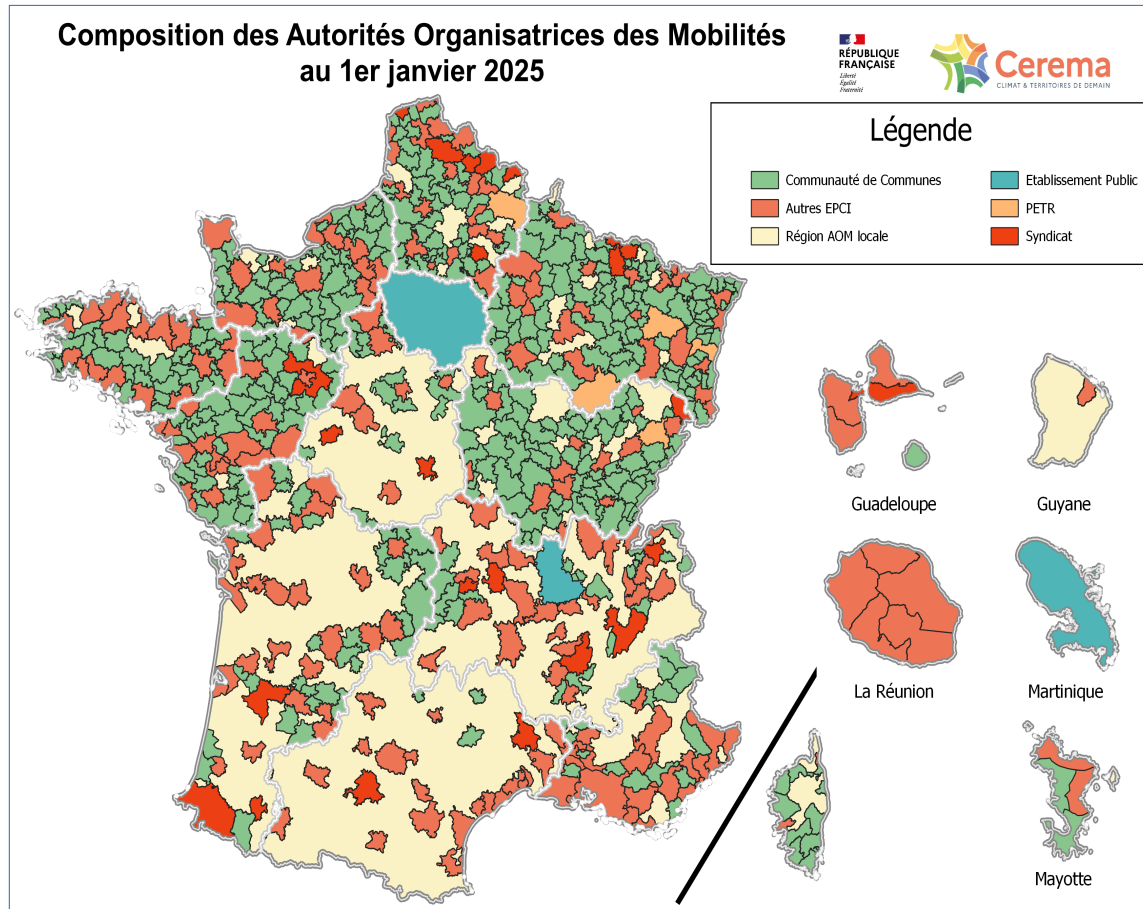


Services de mobilité solidaire

Mise en place de solutions permettant de lutter contre l'exclusion liée à l'absence ou aux difficultés de mobilités.



LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS



Source : Cerema

697 AOM (Hors Région)

- 454 Communautés de Communes
- 180 Communautés d'Agglomération
- 25 Syndicats
- 16 Métropoles
- 13 Communautés Urbaines
- 5 PETR
- 3 Établissements Publics
- 1 Collectivité d'Outre-Mer

Totalité du territoire couvert par une AOM avec **1/3 des communes couvert par une AOM régionale locale** (soit 10M d'habitants, 458 EPCI dont la moitié est en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie)

Accéder à l'observatoire

LE RÔLE D'UNE AOM

Art. L-1231-1-1 du Code des Transports

L'AOM anime les acteurs locaux des mobilités

Construit et planifie les solutions de mobilités adaptées à son territoire
Incite et régule les projets
Évalue sa politique

**L'AOM exerce sa compétence « à la carte »
(pas d'obligation de mettre en place des services)**

Elle peut :

- Organiser des services de mobilité directement en régie ou déléguer un ou plusieurs services à des opérateurs en concession
- Concourir financièrement aux services de mobilités
- Mettre en place des services de conseil en mobilité
- Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée,

AOM OBLIGATOIRES OU NON ?

Art. L-1231-1-1 du Code des Transports
Art. 8 de la loi n° 2019-1428 (LOM)
Art. L.5211-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

AOM obligatoire

Les **communautés d'agglomération**

Les **communautés urbaines**

Les **métropoles**

AOM volontaire

Les **communautés de communes** depuis la LOM

Par défaut, la **Région** devient **AOM locale de substitution** sur le territoire.

Pas de possibilité de reprendre cette compétence sauf en cas de modification de périmètre géographique.

Autres AOM particulières

Île-de-France Mobilités est l'AOM unique de l'Île-de-France.

Le SYTRAL est l'AOM unique du Rhône.

Martinique Transport est l'AOM de la Martinique.

Ce sont des **établissements publics** présidés par la Région ou la métropole et gèrent tous les services de mobilité au sein de ce territoire.

DEVENIR AOM

Art. L-1241-1 du Code des Transports
Art. L-1243-1 du Code des Transports
Art L. 1231-4 du Code des Transports
Art. L.1111-8 du Code Général des Collectivités Territoriales

Les AOM (Hors Région) peuvent **transférer** leur compétence mobilité :

- À un **Syndicat Mixte** *Toulouse ou Clermont-Ferrand*
- À un **Pôle d'Équilibre Territorial et Rural** *PETR du Pays Lunévillois*

Transfert

L'AOM est donc dessaisie de la compétence et ne supporte plus de responsabilités mais participe à la gouvernance en tant que membre du syndicat.

Les AOM peuvent **déléguer tout ou partie de leur compétence mobilité**.

Cette délégation s'appuie sur une convention et sur une période donnée.

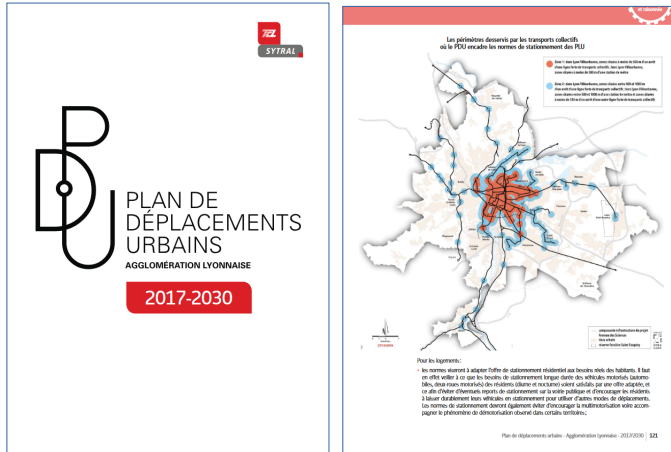
L'AOM n'est pas dessaisie de sa compétence.

Les AOM régionales peuvent également déléguer leurs compétences.

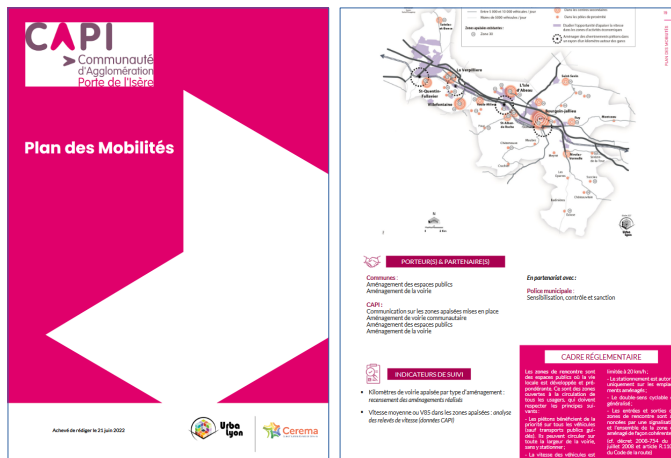
Délégation

ÊTRE AOM : C'EST...

Art. L-1214-2 du Code des Transports
Art. L-1214-3 du Code des Transports
Art L. 1214-36-1 du Code des Transports



PDU du SYTRAL - Source : www.sytral.fr



PDMS de la CA des Portes de l'Isère - Source : <https://capi-agglo.fr>

Faire des Plans de Mobilité (PDM)

- Remplace le Plan de Déplacement Urbain
- Obligatoire pour les **grandes agglomérations de +100 000 habitants**
- Région et communautés de communes pas concernées par l'obligation
- Un contenu renforcé sur certaines thématiques

Ou des Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)

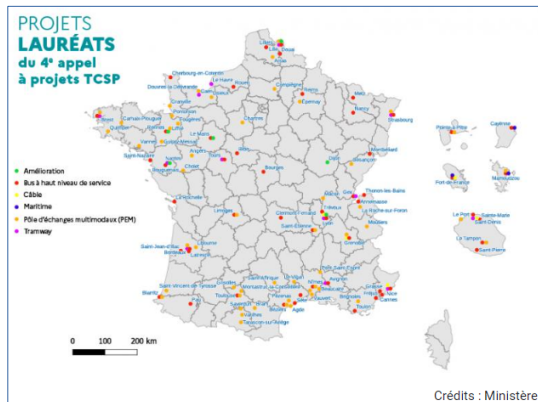
- Remplace le Plan de Mobilité Rurale
- S'adresse plutôt aux **villes moyennes et aux territoires peu denses**
- Facultatif avec un contenu à la carte

LES AUTRES ACTEURS DES MOBILITÉS



LE RÔLE DE L'ÉTAT

Se concentre sur
la législation et le
financement



Lauréats du 4^e AAP TCSP – Source : ecologie.gouv.fr



Futurs Intercités – Source : SNCF.com

Définition du cadre général des politiques de mobilité

- Lois, réglementations et contrôle

Financement des projets

- Contrats de Plan Etat-Région (CPER)
- Agence de Financement des Infrastructures des Transports de France (AFITF)
- Multiples appels à projets

Organisation des Trains d'Équilibre du Territoire ou Intercités (12 lignes)

Passes et contrôle les contrats avec les concessionnaires autoroutiers

Tutelle des établissements publics et actionnaires des entreprises publiques

- Grands ports maritimes et fluviaux, RATP, VNF, SNCF, Aéroports

LE RÔLE DE LA RÉGION

Art. L-5431-1 à 4 du Code des Transports
Art. L-5714-1 du Code des Transports
Art L. 4433-7 du Code Général des Collectivités Territoriales

Un rôle majeur
amplifié par la
LOM



Cars du Rhône – Source : Région Auvergne Rhône-Alpes



Expérimentation Bus des Mers – Source : Région Guadeloupe

Autorité organisatrice des services d'intérêt régional

- Transports routiers d'intérêt régional (cars interurbains) depuis 1982
- Transports ferroviaires régionaux (TER) depuis 2002 (application loi SRU)
- Compétence sur la desserte des îles par transport maritime régulier de passager (hors intra urbain)

Autorité organisatrice locale de substitution depuis la LOM

Cheffe de file de la mobilité

- Chargée de la coopération entre les AOM (bassins de mobilité, contrats opérationnels) depuis la LOM

Cheffe de file de l'intermodalité à l'échelle régionale

- Élabore le **Schéma d'Aménagement Régional**, qui définit les principes permettant d'assurer l'intermodalité et détermine l'implantation des grands équipements d'infrastructures de transports

LE RÔLE DES GROUPEMENTS DE COMMUNES (AOM LOCALES)

Les groupements
sont les acteurs
de référence à
l'échelle locale



Tramway à Lyon – Source : SYTRAL



Vélo libre service à Valence– Source :
www.valenceromansmobilités.fr

Rôle d'AOM locales pour les groupements (EPCI ou Syndicat Mixte)

- Renforcé depuis la prise de compétence LOM

Organisation des services de mobilités à l'intérieur de leur ressort territorial

Rôle affirmé dans les territoires ultramarins pour la desserte des îles

Les communes n'ont plus de rôle d'AOM

- Sauf dans le cas d'une commune précédemment AOM, qui n'appartient pas à un groupement de commune et qui n'a pas transféré sa compétence : plusieurs îles (Île d'Yeu, Île de Sein)

GRANDS GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Le rôle du Département et de la commune aujourd'hui limité



Appontement remis aux normes à Bouillante –
Source : CAGSC



Aire de covoiturage – Source : Département de la Haute-Garonne

Plus de rôle d'autorité organisatrice pour le Département ou la commune

Importants gestionnaires d'infrastructures de transports

- Compétent sur l'entretien des routes départementales ou communales
- Compétent sur l'entretien des ports et des appontements de pêche et de plaisance
- Création d'aires de covoiturage ou d'aménagements cyclables
- (Pour la commune) Par défaut compétente sur le mobilier urbain dont les abris de bus

Cas particulier des RN :

- Guyane et St Pierre et Miquelon : l'État est resté compétent
- Martinique : La CTM est compétente (elle l'est également sur les RD)
- Guadeloupe : La Région est compétente
- St Martin et St Barthélémy : La collectivité territoriale est compétente (elle l'est sur toute les routes)

LA SOLIDARITE DANS LA MOBILITE

Le rôle du Département et de la commune aujourd'hui limité



Transports des élèves en situation de handicap –
Source : Département de l'Aube



Titre unique de la Région Bretagne pouvant
prendre en charge les abonnements solidaires –
Source : CCAS Montgermont (35)

Plus de rôle d'autorité organisatrice pour le Département ou la commune

Le Département (ou CTM et CTG) reste un acteur important du transport solidaire

- Organise le transport des scolaires souffrant de handicaps
- Co-pilote l'élaboration du **Plan d'Action** commun en matière de **Mobilité Solidaire** (PAMS)

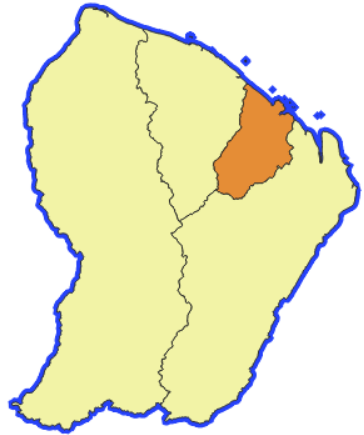
La commune (souvent par son CCAS) est un acteur de proximité essentiel

- Connaissance fine des bénéficiaires
- Relations de proximité avec les associations (souvent les chevilles ouvrières des solutions de mobilité solidaires)

Un rôle dans la solidarité en osmose avec les compétences des AOM sur la mobilité solidaire

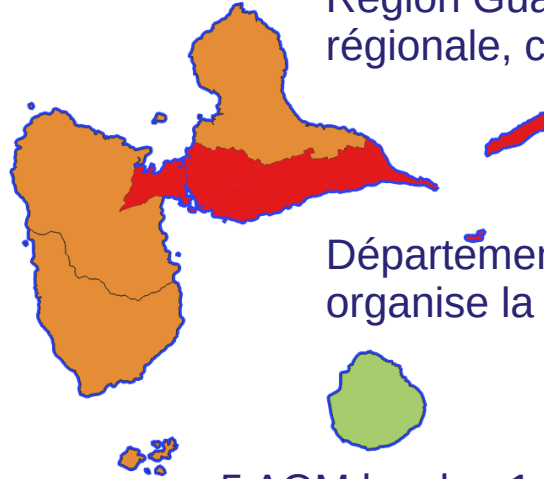
Non applicable à St Martin et St Barthélemy

« CARTE D'IDENTITE DES TERRITOIRES »



CTG : AOM régionale, chef de file, AOM locale pour les 3 CC et portant le rôle du Département dans la co-organisation de la mobilité solidaire

CACL : AOM locale



Région Guadeloupe : AOM régionale, chef de file

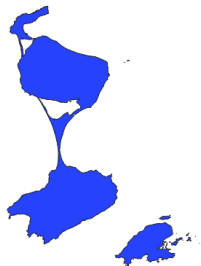
Département Guadeloupe : co-organise la mobilité solidaire

5 AOM locale : 1 syndicat mixte, 3 CA et 1 CC

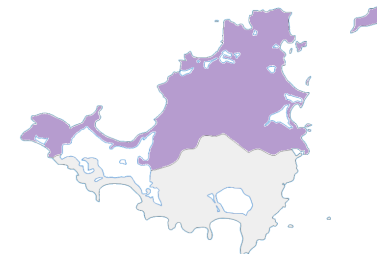


Martinique Transport : AOM unique → Etablissement public de la CTM

CTM : porte le rôle du Département dans la mobilité solidaire

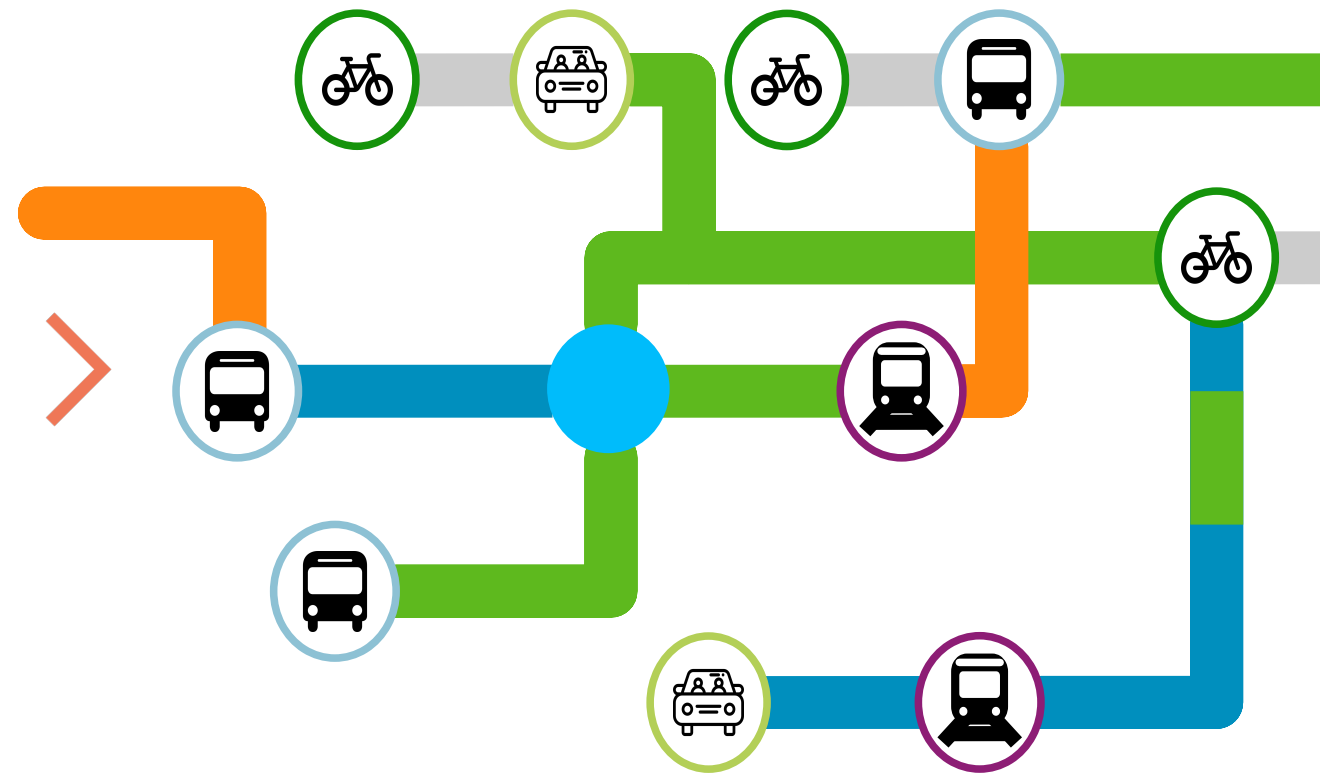


Saint-Pierre et Miquelon, collectivités d'Outre-Mer disposant de la compétence d'AOM et portant le rôle du Département dans la co-organisation de la mobilité solidaire



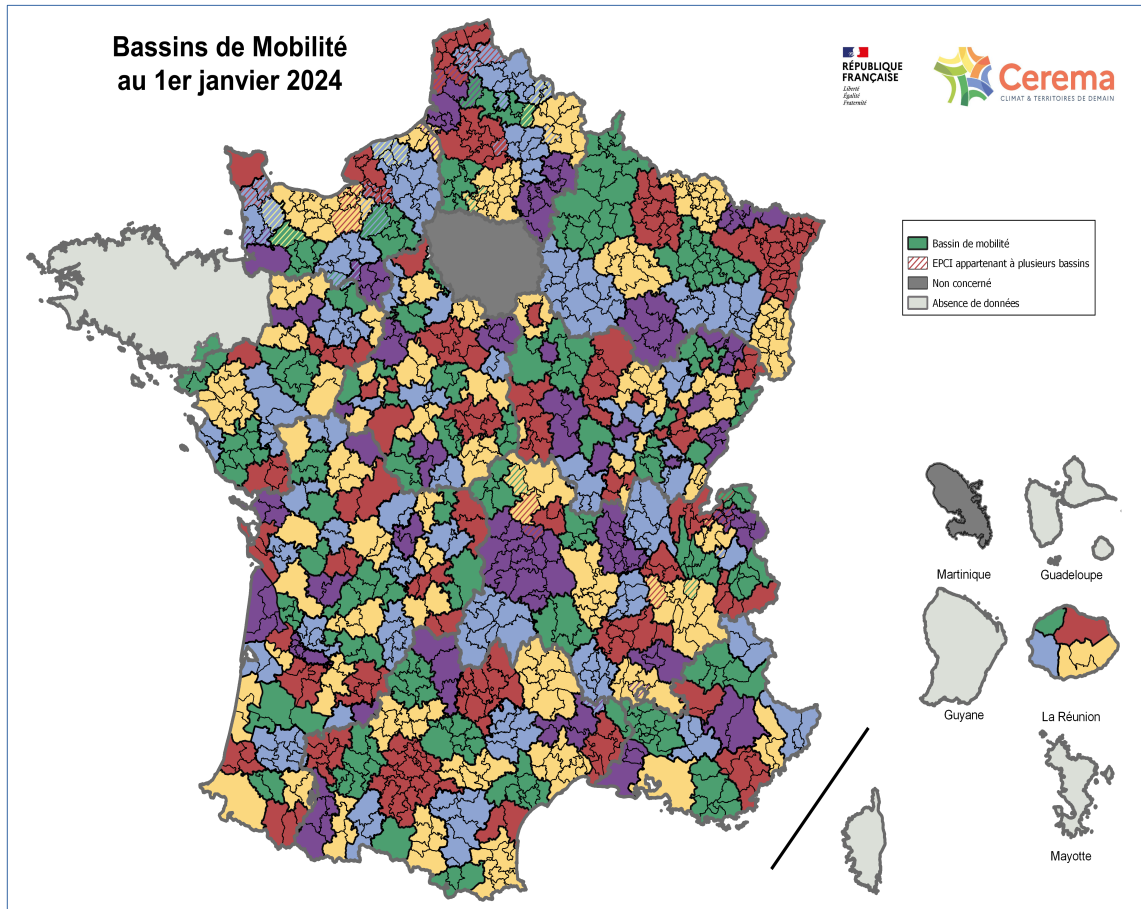
Saint-Martin et Saint-Barthélemy, collectivités d'Outre-Mer libre de légiférer pour définir l'exercice de la compétence mobilité y compris la mobilité solidaire

LES OUTILS DE COOPÉRATION



LES BASSINS DE MOBILITÉ

Art. L-1215-1 du Code des Transports



Les Régions doivent **définir les bassins de mobilité** pour y :

- Proposer des services de mobilité et d'intermodalité (dessertes, horaires, tarifications,...)
- Diffuser les pratiques de mobilités adaptées au territoire
- Proposer un appui aux AOM du périmètre si besoin
- Permettre la gestion des situations dégradées

Accéder à l'observatoire

SERVICES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Art. L-1215-3 du Code des Transports



Exemple de tarification solidaire - Source : Compagnie des Transports Strasbourgeois

25 %

Des français ont déjà refusé une offre d'emploi faute de solution de mobilité

Source : www.francemobilites.fr

Plan d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)

- Obligatoire
- A l'échelle du bassin de mobilité
- Élaboré par la Région et le Département, en lien avec France Travail et les acteurs intervenant sur ce champ

Objectif

- Coordonner les acteurs de la sphère social, de l'emploi et de l'insertion et des mobilités
- Faciliter l'accès aux transports aux personnes les plus vulnérables dans un objectif de maintien du lien social (situation de handicap, personnes âgées, enfants, vulnérabilité économique,...)
- Améliorer l'accès à l'emploi et aux services

LES CONTRATS OPÉRATIONNELS

Art. L-1215-2 du Code des Transports



Le premier COM adopté aujourd'hui, à l'échelle des Pays de la Loire et au niveau national, concerne le bassin Centre Loire Atlantique soit 1 million d'habitants et 11 EPCI : une métropole, deux communautés d'agglomération et huit communautés de communes. Le bassin de mobilité compte ainsi 123 communes dans son périmètre. Le département de Loire Atlantique ainsi que SNCF Gares et Connexions sont également signataires de ce COM conclu pour une période de 5 ans.

Contrat Opérationnel du Bassin Centre Loire Atlantique – Source : Région Pays de la Loire

Création d'un contrat opérationnel à l'échelle de chaque bassin de mobilité, sous l'impulsion de la Région, pour **définir les modalités de l'action commune**

En **co-construction avec les partenaires locaux** (AOM, départements, gestionnaires de voiries,...)

Liberté dans le contenu de ces contrats opérationnels

LES COMITES DES PARTENAIRES

Art. L-1231-5 du Code des Transports

Mis en place par l'AOM ou la Région en tant qu'AOM locale à l'échelle d'un bassin de mobilité au maximum

Composition libre mais doit comporter des représentants à minima des employeurs, des associations d'usagers ou d'habitant

Consulté au moins une fois par semestre pour avis avant toute évolution substantielle de l'offre, de la politique tarifaire, avant l'adoption des documents de planification

Garantit le dialogue entre partenaires locaux et permet de partager les enjeux de mobilités et les solutions mises en place sur les territoires

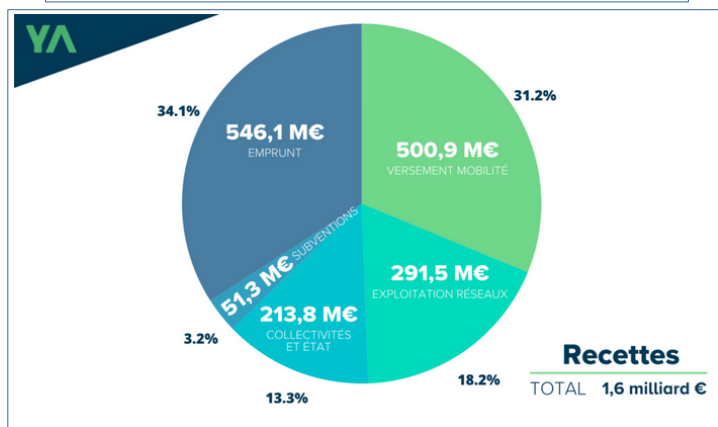
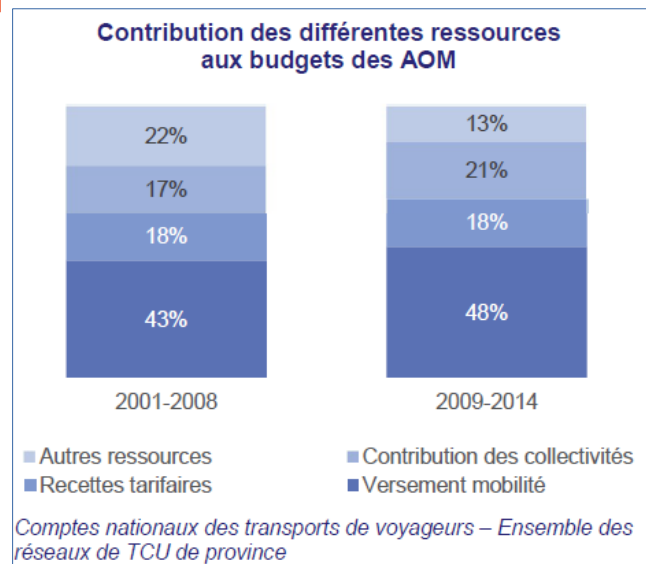


Exemples d'appels à candidatures pour participer au Comité des Partenaires

FINANCEMENT



ET AVEC QUELS MOYENS ?



Les recettes 2024 du SYTRAL - <https://www.sytral.fr/401-les-finances.html>

Un outil essentiel : le versement mobilité (VM)

Instauré d'abord en Île-de-France (1971)

- Puis étendu aux agglomérations de +300 000 habitants (1973)... puis +100 000 habitants (1974)... puis +30 000 habitants (1982)... puis +20 000 habitants (1992)... puis +10 000 habitants (2000)... puis à toutes les communes touristiques (2010)

Impôt affecté aux AOM

- Prélevé sur la masse salariale des employeurs (publics et privés) de plus de 11 salariés
- Peut financer les dépenses d'investissement et d'exploitation
- Le taux est fixé par l'AOM dans la limite de plafonds fixés par l'État
- **Obligation de mettre en service un transport en commun régulier**
- Représente 31 % à Lyon, 43 % en Île-de-France, 43 % à Toulouse, 49 % à Lille, 53 % à Marseille

... AUX MARGES DE MANŒUVRE FAIBLES

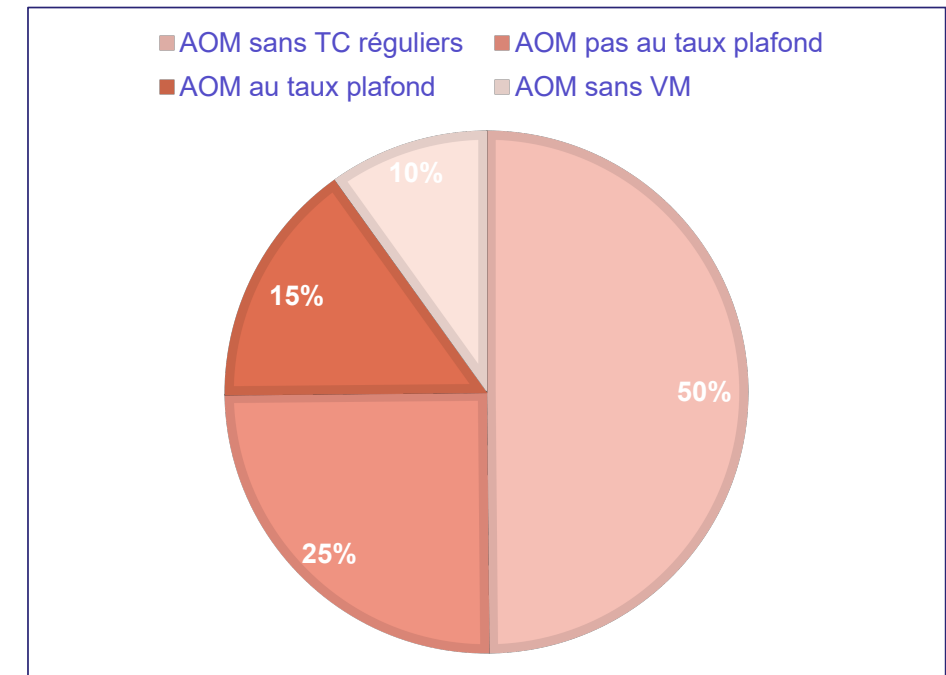
Un taux au maximum dans toutes les métropoles

La moitié des AOM entre 100 000 et 200 000 habitants sont aux plafonds... 15% des AOM sont aux plafonds...

...avec pourtant des besoins de financement toujours plus grand (investissement dans de nouvelles infrastructures plus vertes et exploitation des réseaux existants).

Plusieurs stratégies pour trouver de nouvelles ressources :

- Agir sur la réglementation : augmentation des taux à Paris jusqu'à 3,20 %
- Trouver des formes de coopération : syndicats SRU (prélèvement d'un versement mobilité jusqu'à 0,5 %, Région comprise)
- Trouver d'autres sources de financements : appels à projets, subventions spécifiques, modifications tarifaires
- Optimiser les réseaux pour réduire les coûts : hiérarchisation des lignes, amélioration des vitesses commerciales, ...



LE VERSEMENT MOBILITÉ RÉGIONAL

Art. L.4332-8-1 du CGCT

Instauré depuis la loi de finance 2025

- Ne s'applique pas en Outre-Mer, ni en Île-de-France où des taux spécifiques s'appliquent déjà

Même principe de prélèvement que le versement mobilité « classique »

Taux maximum de 0,15 % de la masse salariale

S'applique sur toute la région concernée avec des modulations possibles par EPCI

S'applique en plus des taux de versement mobilité (et versement mobilité additionnel le cas échéant) déjà prélevés

Une part de 10 % est partagé entre les communautés de communes AOM locales de la Région pour la mise en place des services de mobilité qu'elles souhaitent porter

Déjà mis en place dans deux régions : Sud et Occitanie sur une partie de son territoire (*source URSSAF*).

QUELQUES RESSOURCES



Le site France Mobilités qui recense des FAQ, des actualités, des fiches descriptives

[Accéder au site](#)

[Accéder à l'observatoire](#)



La rubrique Mobilités du site du Cerema (guide LOM, PDM, PDMS, services de mobilités,...)

[Accéder au site](#)



Le site du Gart, qui regroupe les AOM

[Accéder au site](#)

QUELQUES RESSOURCES

Nicolas PITOUT

Chef de projet gouvernance et
financement

Cerema – Direction Technique
Territoire et Ville

nicolas.pitout@cerema.fr

+33 6 58 36 63 99

David COLLAS

Chef de la mission économie et
expertise des mobilités

DEAL de Guadeloupe

david.collas@developpement-durable.gouv.fr

+590 6 90 69 11 52