

---

## PRISE DE COMPETENCE MOBILITE PAR LES COMMUNAUTES DE COMMUNES

---

Les associations 'Lyon Cremieu PARFER' et 'Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné' ont mené une réflexion sur le volet « prise de compétence mobilité » de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Elles ont pensé utile de partager le fruit de cette réflexion avec les Conseillers Communautaires des deux Communautés de Communes (CC) des Balcons du Dauphiné et de LYSED.

L'un des objectifs de cette loi est de couvrir l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales. Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, et les métropoles étaient obligatoirement AOM à l'échelle intercommunale. Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence localement pour proposer une offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Aujourd'hui, la CC est encouragée par la LOM à prendre cette compétence. Ce n'est que si elle ne souhaite pas l'exercer qu'elle peut la transférer « par substitution » à la Région.

Le CEREMA, dans son document « **Les communautés de communes et la compétence mobilité : mode d'emploi** », indique que les éléments suivants peuvent inciter une CC à prendre la compétence d'organisation de la mobilité :

- *construire un projet de territoire : en prenant la compétence mobilité, la communauté de communes choisit de maîtriser l'élaboration de sa stratégie locale de mobilité, en articulation avec les autres politiques publiques locales (énergétique, environnementale, sociale, économique, aménagement...) dans le cadre de son projet de territoire,*
- *devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité,*
- *décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire,*
- *rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements, comme la LOM l'encourage.*

Il faut noter que le législateur, dans son souci de prendre en compte la compétence souvent limitée des CC dans le domaine de la mobilité ainsi que leurs capacités financières limitées, a retenu que les CC qui deviendraient AOM :

- ne prendraient en charge les services « locaux » organisés par la région sur son territoire que si elles en faisaient la demande,

- ne seraient pas obligées d'organiser un service de mobilité dès le 1<sup>er</sup> juillet 2021, date de la prise de compétence,
- pourraient bénéficier des dotations de l'État, des certificats d'économie d'énergie, des banques des territoires (mobi-prêts), et participer à des appels à projet.

---

Notre réflexion a été faite en prenant en compte :

- les éléments ci-dessus,
- le contenu de la LOM : voir en annexe « Prise de compétence mobilité par les CC : ce que prévoit la loi »
- les spécificités du territoire périurbain et rural de la Boucle du Rhône en Dauphiné composé des CC des Balcons du Dauphiné et de LYSED

Nous sommes arrivés à la conclusion suivante dans l'intérêt des habitants de la Boucle du Rhône en Dauphiné :

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>que chacune des 2 CC prenne la compétence mobilité et devienne AOM au 1<sup>er</sup> juillet 2021</b></li><li>• <b>garder le statut quo pour les services de mobilité actuellement gérés par le Département de l'Isère par délégation de la Région Auvergne Rhône Alpes (services réguliers de transport en commun, transports scolaires).</b></li></ul> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1. Les arguments en faveur de cette solution

### 1.1. Services réguliers de transport public de personnes

#### Lignes de bus Transisère

La très grande majorité des lignes Transisère présentes sur notre territoire sont à cheval sur plusieurs communautés de communes : elles resteront dans tous les cas de compétence régionale.

Seule la ligne 1150 (entre Montalieu-Vercieu et Morestel) ne dessert que des communes de la même communauté de communes (Les Balcons du Dauphiné). Si la CC devient AOM, elle pourra, à sa demande, gérer cette ligne et lever le versement mobilité (VM). Il nous semble cependant que ce n'est pas judicieux car ce VM sera financièrement insuffisant pour exploiter la ligne qui sera déficitaire, même en y ajoutant les recettes de billetteries.

Une CC AOM aura la possibilité, si elle le souhaite, de créer ultérieurement de nouvelles lignes internes à son périmètre géographique.

#### Future liaison Transports en Commun Lyon - Crémieu

Cette ligne, quel que soit le mode de transport retenu, restera de compétence régionale, car à cheval sur plusieurs communautés de communes. Elle sera gérée par une structure publique existante (SYTRAL en cas d'extension de son périmètre au Nord Isère ou Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML) ou par un syndicat mixte à créer. Cette

structure pourra lever le VM et la CC AOM sera associée à sa gouvernance, permettant ainsi de prendre part aux décisions.

## 1.2. Service de transport à la demande (TAD)

Aucun TAD n'est présent sur le territoire.

Une CC AOM pourra mettre en place un TAD en toute autonomie. Sinon il faudra qu'elle en fasse la demande à la Région AOM de substitution en justifiant son bien-fondé.

## 1.3. Transports scolaires

Les lignes de transport scolaires sont en général internes au périmètre de chaque communauté de communes, mais il existe un grand nombre de lignes à cheval sur plusieurs communautés de communes (c'est notamment le cas sur l'agglomération pontoise, sur les communes périphériques des Balcons du Dauphiné et sur les lignes desservant certains lycées). Ces dernières resteront dans tous les cas de compétence régionale. Il nous semble que la gestion de ces lignes de transport scolaire est complexe et qu'il est préférable de laisser l'intégralité de leur gestion à la Région.

## 1.4. Les autres services de mobilité

Ces services sont appelés à se développer fortement dans les prochaines années en fonction des nouvelles habitudes de déplacements prises par de plus en plus d'habitants et par leurs effets importants sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Seule une CC AOM peut cofinancer ces services de mobilité ou verser des aides individuelles à la mobilité (sauf si ces financements le sont au titre de la compétence sociale).

### Covoiturage

Le financement de parkings de covoiturage est lié à la compétence voirie et non à la compétence mobilité.

Seule une CC AOM peut mettre en place une plateforme de covoiturage.

### Mode actif vélo

Le financement de pistes cyclables est lié à la compétence voirie et non à la compétence mobilité.

Seule une CC AOM peut mettre en place ou financer des services de locations de vélos.

### Autopartage

Seule une CC AOM peut mettre en place ou financer des services d'autopartage.

## 2. Devenir des services mobilités organisés actuellement par les communes

Les services de mobilité communaux qui étaient organisés précédemment à l'existence de la LOM sont transférés à la CC, si celle-ci devient AOM.

Ces services peuvent demeurer à la commune, cette dernière continuant à les exploiter librement, si la CC transfère la compétence à la Région. Les communes n'étant toutefois plus AOM à partir du 1er juillet 2021, elles ne pourront pas organiser d'autres types de services que ceux qu'elles avaient mis en place avant le 1er juillet 2021.

### 3. Présence de représentants de la CC AOM dans certaines instances

#### 3.1. Bassins de mobilité et contrats opérationnels de mobilité

La LOM introduit la notion de « bassin de mobilité », échelle représentative de la mobilité du quotidien, par exemple autour des grandes métropoles ou agglomérations. Ces bassins sont définis par la Région après consultation des différentes collectivités concernées.

L'objectif est d'assurer un meilleur service rendu aux usagers pour leurs déplacements du quotidien, notamment les déplacements domicile-travail, en coordonnant et structurant l'action des acteurs publics de la mobilité.

Chaque bassin de mobilité est doté d'un « contrat opérationnel de mobilité » :

- Il réunit l'ensemble des AOM du bassin, des syndicats mixtes SRU, des départements, des gestionnaires de gares ou de pôles d'échanges, dans un engagement commun favorisant la coordination des offres, l'information des usagers et le maillage du territoire avec une approche multimodale.
- Il permet aux acteurs de la mobilité, lors de son élaboration, de partager et de diffuser les « bonnes pratiques » et les actions intéressantes mises en œuvre : il représente ainsi une aide à la conception et à la mise en place de solutions innovantes ou de nouveaux services de mobilité.
- les AOM constituent les acteurs centraux de ces « contrats opérationnels de mobilité ».

Seules les CC AOM seront donc associées à ces « contrats opérationnels de mobilité ».

Cette notion de bassin de mobilité et le contrat opérationnel de mobilité qui lui est associé est fondamental pour assurer une cohérence et une continuité entre les offres de mobilité de chaque AOM.

Il en résulte que la crainte exprimée par le Président de la Région Auvergne Rhône Alpes dans son courrier du 6 octobre 2020 aux Présidents des CC paraît infondée. Il y indiquait notamment que la prise de compétence mobilité par la Région par substitution des CC évitera « *un morcellement dommageable de l'offre de transport et de mobilité, un effet peau de léopard dont nos concitoyens subiront les failles et les incohérences.* » (Source « [Délibérations du Conseil Communautaire LYSED du 30 novembre 2020 page 29](#)»). C'est justement pour éviter ce problème que ces bassins de mobilité et les contrats opérationnels de mobilité associés ont été créés. Si la CC prend la compétence mobilité, elle pourra également s'appuyer sur les services de la Région.

#### 3.2. Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)

Ce syndicat a été créé en 2012 et a comme compétences principales :

- la coordination des services de mobilité organisés en AOM,
- la mise en place d'un système de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés,
- la mise en place d'un système d'information multimodale.

Il peut organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Il faut être AOM pour être adhérent du SMT AML.

Les Balcons du Dauphiné et LYSED font partie de son périmètre.

#### **4. Nos craintes en cas de transfert de la compétence mobilité des CC à la Région par substitution**

La loi NOTRe de 2015 a donné aux régions la compétence des transports collectifs non urbains qui étaient jusque-là partagée avec les départements.

La Région Auvergne Rhône Alpes a décidé de déléguer cette compétence aux départements pour les transports par bus et les transports scolaires, ce qui n'a entraîné aucun changement par rapport à la situation précédente pendant laquelle les départements étaient en charge de ces modes de transport. L'espoir qui résultait de cette loi NOTRe a donc été déçu avec le maintien de blocages importants pour les transports par bus inter-départements. Notre territoire est bien placé pour mesurer ces blocages qui empêchent d'avoir des liaisons avec les 3 départements de l'Ain, du Rhône et de la Savoie qui nous entourent.

Cette situation perdure et ce n'est que récemment (début 2020) que la Région a décidé de reprendre en propre la gestion de ces services de mobilité pour l'Ain. (Cette reprise pourrait être faite fin 2022 pour l'Isère).

Nous ne voyons donc pas, alors que la Région n'a pas su (voulu) prendre cette compétence au niveau départemental, comment elle pourrait gérer d'une manière fine les besoins locaux des CC.

Il faut également prendre en compte que la LOM donne quasiment les pleins pouvoirs à la Région pour gérer la mobilité des AOM. La seule instance que doit mettre en place la Région est un « comité des partenaires » avec les modalités suivantes :

- Il est consulté au moins une fois par an avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information.
- la Région le consulte également sur l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité ainsi que le document de planification de sa politique.
- la composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixées par la Région.

On peut s'attendre à ce que la Région décline d'une manière relativement uniforme sa politique mobilité sur l'ensemble de son territoire et qu'elle accepte difficilement de faire du « cousu main » en fonction du contexte et des besoins locaux.

## ANNEXE 1

### Prise de compétence mobilité par les CC – ce que prévoit la loi

(Source : « [Articulation région / communauté de communes AOM dans l'organisation des services réguliers, à la demande et scolaire](#) » émis le 4 décembre 2020 par le Ministère chargé des Transports)

#### I - Si la CC prend la compétence mobilité :

- elle est compétente (L. 1231-1 du Code des Transports (CT)) pour organiser :
  - des services réguliers de transport public de personnes pour le financement desquels elle peut instaurer le versement destiné au financement des services de transport (VM, ex Versement Transport). Il n'existe pas d'obligation de mettre en œuvre de tels services réguliers de transport public de personnes
  - des services de transport à la demande, scolaire, de mobilité active, partagée, solidaire, et contribuer au développement de ces modes, ainsi que verser des aides individuelles à la mobilité
- elle est responsable :
  - de la mise en place du comité des partenaires (L. 1231-5 du CT)
  - de la définition de la politique de mobilité sur son territoire via l'animation des acteurs concernés
- elle est seule compétente pour élaborer un plan de mobilité pour le territoire
- elle peut transférer cette compétence à un syndicat mixte. Dans le cas de la Boucle du Rhône en Dauphiné, les CC des Balcons du Dauphiné et de LYSED pourraient par exemple décider de transférer la compétence mobilité au SYMBORD qui gère le SCoT
- les services de mobilité communaux qui étaient organisés précédemment à l'existence de la LOM sont transférés à la CC.

#### Conséquences de cette prise de compétence :

- Les services dépassant le ressort territorial de la CC demeurent de compétence régionale (L. 1231-3 du CT)
- les services régionaux effectués intégralement dans son ressort territorial par la Région (par exemple transport à la demande sur le périmètre de la CC, ligne de bus à l'intérieur du territoire, transport scolaire à l'intérieur du territoire) sont conservés par la Région sauf si la CC demande leur reprise (L. 3111-5 et L. 3111-7 du CT).
- Si la CC ne demande pas la reprise de ces services régionaux effectués intégralement sur son territoire :
  - la Région informe la CC de toute modification de ces services (L. 3111-4 du CT)
  - la CC peut effectuer des services de transport réguliers ou à la demande complémentaires à ceux éventuellement organisés par la Région
  - la CC ne peut pas organiser de services complémentaires de transport scolaire

- Si la CC demande la reprise de ces services régionaux effectués intégralement sur son territoire (L. 3111-5 et L. 3111-7 du CT) :
  - cette reprise est globale (transport régulier, transport à la demande et transport scolaire) : pas de possibilité de reprise à la carte
  - la CC AOM devient seule compétente pour adapter ces services, les supprimer ou créer de nouveaux services réguliers de transport public, à la demande et scolaires intégralement inclus dans son ressort territorial.
  - la Région devra assurer le transfert financier permettant à la CC AOM d'organiser les services. Ce transfert financier est régi par le code des transports.

## II - Si la CC ne prend pas la compétence mobilité :

C'est la Région, devenue AOM locale « par substitution », qui est la seule compétente pour organiser des services publics de transport/mobilité sur le ressort de la CC, en plus de son rôle d'AOM régionale.

La Région mettra en place le comité des partenaires et sera compétente pour élaborer un plan de mobilité.

Les services de mobilité communaux qui étaient organisés précédemment à l'existence de la LOM, peuvent demeurer à la commune, cette dernière continuant à les exploiter librement. Les communes n'étant toutefois plus AOM à partir du 1er juillet 2021, elles ne pourront pas organiser d'autres types de services que ceux qu'elles avaient mis en place avant le 1er juillet 2021.

### Conséquences de ce transfert de compétence à la Région :

- la CC ne peut pas organiser de services publics de transport et de mobilité.
- elle peut toutefois organiser des services privés pour ses personnels ou pour certains administrés qui sont des services gratuits, ou encore des services occasionnels pour le transport de groupes déterminés, par exemple, pour transporter des élèves aux centres de loisirs, aux colonies de vacances, ...
- elle ne peut cofinancer un service de mobilité sauf à le justifier au titre d'une autre compétence inscrite dans les statuts (ex : co-financement pour une tarification sociale.)
- elle ne peut pas intervenir seule en matière de plateforme de covoiturage (création d'une telle plateforme). Cette compétence est dévolue lorsqu'il s'agit d'un acteur public aux AOM et AOM régionales.
- elle ne peut mettre en place ni financer des services de location de vélos, d'autopartage.
- elle ne peut verser des aides individuelles à la mobilité, sauf à le justifier au titre d'une autre compétence (compétence sociale, si elle a été prise). C'est également le cas pour le conseil en mobilité.
- elle peut intervenir en matière d'infrastructures (ex : itinéraires vélos) si elle dispose de la compétence voirie.

## ANNEXE 2

### Pour aller plus loin sur la LOM

L'Association des Maires de France (AMF) et l'Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public (AGIR) ont créé et [publié 14 vidéos consacrés à la LOM](#).

Celles indiquées ci-dessous concernent plus particulièrement la gouvernance de la mobilité :

- [Compétence mobilité \(5:00\)](#)
- [Transfert de compétence \(5:56\)](#)
- [Bassins de mobilité \(7:12\)](#)
- [Comité des partenaires \(6:45\)](#)

La Webradio du Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) a publié en mai 2020 une interview de M. Bertrand Dépigny, Chargé de projet Gouvernance de la mobilité au département Déplacements Durables du CEREMA, sur la [gouvernance des mobilités \(18:00\)](#)