

RAPPORT D'ETUDE

Février 2021

  
**THIERACHE**  
LE PAYS NATURE

Ensemble vers la prise de compétence mobilité

Accompagnement local : synthèse des scénarios afin d'éclairer la prise de décision de transfert de compétence mobilité (suite à la LOM)

# Ensemble vers la prise de compétence mobilité

## Accompagnement local : synthèse des scénarios afin d'éclairer la prise de décision de transfert de compétence mobilité suite à la LOM

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	10.12.2020	Rédaction du document (version initiale)
2	08.01.2021	Modifications et compléments (questions juridiques)
3	26.01.2021	Intégration des éléments sur les services de mobilités existants et à venir
4	15.02.2021	Intégration des derniers éléments suite à la visioconférence du 28 janvier 2021 (2nd atelier)

### Affaire suivie par

Nathalie PITAVAL – Département DATHa– Unité Direction
Tél. : +33(0)3 20 49 61 07
Courrier : <a href="mailto:nathalie.pitaval@cerema.fr">nathalie.pitaval@cerema.fr</a>
Site de Lille- 44 ter rue Jean Bart 59019 LILLE CEDEX

### Références

Partenaire(s) : PETR du Pays de Thiérache

Convention de partenariat signée entre le PETR du Pays de Thiérache et le Cerema le 24/11/2020 et le 30/11/2020

Établi par	Nathalie Pitaval
Contrôlé par	Patrick Palmier
Validé par	Hervé Coulon

### Résumé :

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 prévoit que les différents territoires français soient dotés d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en charge d'organiser les services de transports et de mobilités.

Le Cerema a lancé un appel à partenaires pour proposer aux territoires intéressés de disposer d'un accompagnement local mené par une direction territoriale du Cerema (ici, les Hauts-de-France) et aussi d'un accompagnement national pour mener à bien une réflexion sur la question de la « prise » de compétence mobilité. Ainsi, ce document rend compte de l'accompagnement local réalisé pour le PETR Pays de Thiérache par le Cerema Hauts-de-France, s'inscrivant dans le cadre de l'opportunité d'une réflexion à laquelle le législateur a souhaité inviter les communautés de communes en vue de se voir éventuellement transférer la compétence mobilité par leurs communes respectives.

Pour aider à la prise de décision, des scénarios ont été élaborés et envisagent trois cas de figures décrits ci-après :

1. Les 4 CC (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) se voient transférer la compétence mobilité par leurs communes respectives ;
2. La Région devient AOM locale pour les 4 Communautés de communes (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) ;
3. Les 4 CC (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) se voient transférer la compétence mobilités par leurs communes respectives et souhaitent ensuite transférer cette compétence au PETR du Pays de Thiérache.

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SCENARIO A : Hypothèse de transfert de la compétence mobilité aux communautés de communes</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>SCENARIO B : Hypothèse d'absence de transfert de la compétence mobilité aux 4 communautés de communes</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>SCENARIO C : Hypothèse de transfert de la compétence mobilité aux 4 communautés de communes et transfert de celle-ci au PETR</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>SYNTHESE EN VUE D'ECLAIRER LA PRISE DE DECISION</b>	<b>13</b>
<b>5.1</b>	<b>Devenir des services communaux existants</b>	<b>13</b>
<b>5.2</b>	<b>Feuille de route en faveur des mobilités : actions existantes ou en réflexion</b>	<b>14</b>
<b>5.3</b>	<b>Eléments conclusifs</b>	<b>15</b>

## 1 INTRODUCTION

Ce document présente notamment les éléments rendant compte de la réunion du 10 décembre 2020 qui s'est tenue en visioconférence en présence de :

Monsieur Olivier Cambraye, président du PETR du Pays de Thiérache et président de la Communauté de Communes de la Thiérache du Centre ;

Monsieur Éric Donnay, Communauté de communes de la Thiérache du Centre, maire de Boué ;

Monsieur François-Xavier Favaudon, DGS, Communauté de communes Thiérache Sambre et Oise ;

Monsieur Vincent Lamoureux, Vice-président, Communauté de communes de la Thiérache du Centre ;

Monsieur Sébastien Carton, DGS, Communauté de communes de la Thiérache du Centre ;

Madame Virginie Fleury, directrice du PETR Pays de Thiérache ;

Madame Estelle Callay, DGS, Communauté de communes des Portes de la Thiérache ;

Monsieur Jean-François Pagnon, président de la Communauté de communes des Portes de la Thiérache ;

Monsieur Alexis Millier, association Tac-Tic Animations, chargé de mission, PETR du Pays de Thiérache

La Région était représentée par Jean-François Béard.

Le CEREMA était représenté par Nathalie Pitaval, directrice de projets urbanisme et mobilités à la direction territoriale Nord Picardie et Ségolène Homburger, adjointe au chef du pôle Métrologie du Trafic, à la direction territoire Est.

Monsieur Jean-Jacques THOMAS, président de la Communauté de communes des 3 Rivières, étant excusé.

La réunion du 10 décembre 2020 a permis de présenter les grandes orientations de la loi d'orientation des mobilités et de commencer à rassembler des éléments servant d'aide à la réflexion sur la « prise » de compétence mobilité par les 4 communautés de communes.

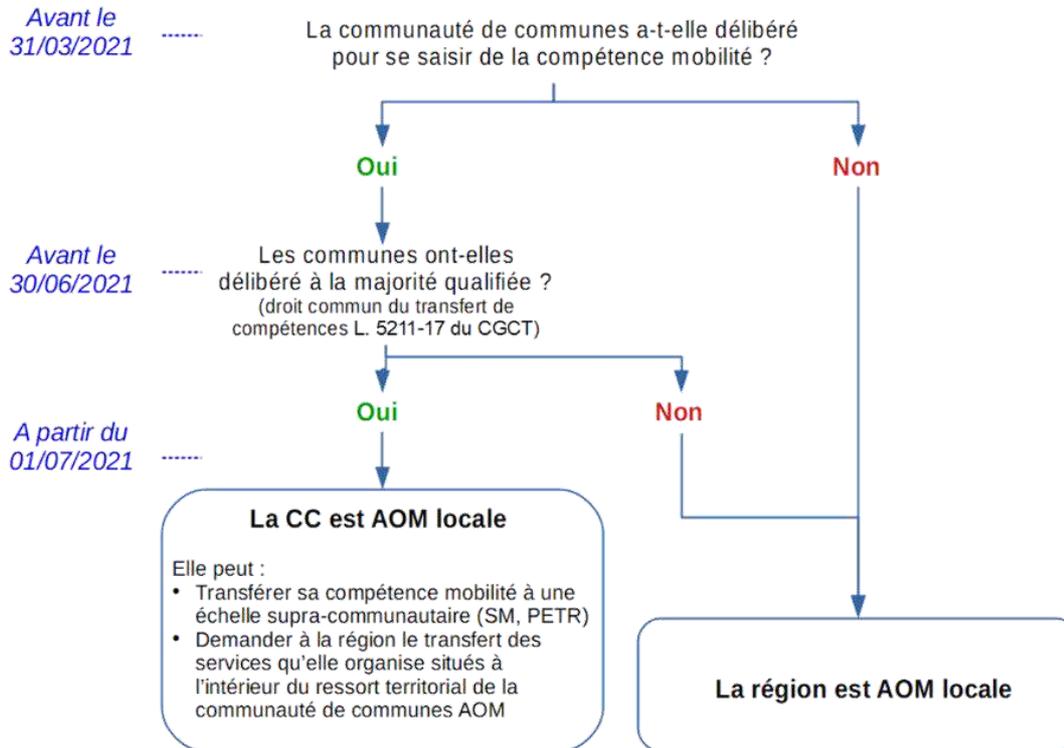
Les premières questions posées lors de cette réunion mettent l'accent sur les **services de mobilités existants** et en particulier sur les transports scolaires, sur les **questions financières**, conséquences d'un éventuel transfert de la compétence mobilité par les communes aux 4 communautés de communes.

**La question du calendrier** imposé par la LOM a été aussi évoquée, notamment sur portant l'accent sur la nécessité de respecter les échéances (échéances du 31 mars 2021 et du 30 juin 2021) dans un contexte sanitaire et dans un contexte économique et financier instable et contraint.

Il est essentiel que le territoire fasse un état des lieux des lignes existantes, des services de transports communaux, des lignes interurbaines, des transports scolaires, des services de transports mis en place par la région. A priori, à ce jour, aucun service de transports publics n'existe sur le territoire. La réunion a aussi permis de faire un premier tour d'horizon des **services de mobilité en projets**.

Ce document présente à l'issue de cette réunion (en visioconférence) avec les 4 communautés de communes du 10 décembre 2020 avec la Région Hauts-de-France et de la réunion (en visioconférence) du 28 janvier 2021, les scénarios possibles liés à la « prise » de compétence mobilité, qui vise à ce que dans les zones peu denses, des communautés de communes puissent devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont le contenu est prévu par les dispositions de l'article L 1231-1-1 du Code des transports.

## Rappel de la procédure de transfert de la compétence mobilité :



### La procédure à suivre est déclinée ci-dessous :

1. Les CC doivent devenir AOM après transfert de la compétence mobilité par leurs communes elles votent donc une délibération avant le 31/03/2021 et les communes se positionnent sur celle-ci en vertu des règles de droit commun du CGCT.

2. Si elles décident ensuite de transférer, pour un exercice de celle-ci à une échelle plus large, leur compétence mobilité au PETR après le 1er juillet 2021 : les communautés de communes composant le PETR prennent respectivement une délibération des CC de transfert de la compétence au PETR. Le PETR se positionne sur cette délibération et prend une délibération à son tour pour respecter le principe de « délibération conjointe ». S'il est favorable au transfert, le PETR se voit transférer la compétence mobilité en bloc mais peut décider des services de transports et de mobilités qu'il souhaite organiser en fonction des besoins de mobilité du territoire.

Une autre procédure peut également être admise (uniquement sur la partie 2 de la procédure) mais semble moins « logique » que la première dans le cas de la compétence mobilité : en se référant aux dispositions relatives aux PETR (articles L. 5741-1 à L. 5741-5 du CGCT), il s'avère que certaines des évolutions le concernant se font sur proposition de son comité syndical, par délibérations concordantes de ses membres.

Ainsi, le PETR pourrait prendre une délibération afin de se voir transférer la compétence mobilité par les communautés de communes le composant et les communautés de communes prendraient respectivement une délibération afin de donner leur avis favorable au transfert de la compétence mobilité au PETR. Il est essentiel de respecter le principe de la délibération concordante, c'est-à-dire que le PETR et les communautés de communes le composant, doivent avoir respectivement voté une délibération favorable au transfert de la compétence mobilité.

### Différentes hypothèses sont étudiées et retranscrites au moyen de trois scénarios A, B, C :

**Scénario A :** Les 4 CC (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) se voient transférer la compétence mobilité par leurs communes respectives ;

**Scénario B :** La Région devient AOM locale pour les 4 Communautés de communes (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) ;

**Scénario C :** Les 4 CC (CC Thiérache du Centre, CC des 3 Rivières, CC des Portes de la Thiérache, CC Thiérache Sambre et Oise) se voient transférer la compétence mobilité par leurs communes respectives et souhaitent ensuite transférer cette compétence au PETR du Pays de Thiérache.

## 2 SCENARIO A : Hypothèse de transfert de la compétence mobilité aux 4 communautés de communes

**Description du scénario :** Les 4 communautés de communes (CC) deviennent AOM après transfert de la compétence mobilité par leurs communes respectives.

Dans l'idéal, les 4 communautés de communes prennent des délibérations « rapprochées dans le temps » avant le 31 mars 2021, pour harmoniser les démarches administratives. Les élus ont un point de vue consensuel sur ce point. Le transfert de compétence sera prononcé par arrêté du ou des représentants de l'Etat du département de l'Aisne.

Si la ou les communauté(s) de communes souhaite(nt) reprendre les services exécutés jusqu'alors au sein du ressort territorial de la communauté de communes, par la Région, le transfert de ces services s'effectue en bloc.

**Soit la communauté de communes reprend tous les services exécutés au sein du ressort territorial de la communauté de communes, par la Région, soit elle ne reprend aucun de ces services.** La communauté de communes en fait la demande auprès de la Région, le transfert aura alors lieu dans un délai convenu entre la communauté de communes et la Région.

### Illustration locale :

### Impact sur les services de mobilités exécutés par les communes :

Si les 4 communautés de communes se voient transférer la compétence mobilités par leurs communes, cela a pour conséquence que les 4 communautés de communes se substituent de plein droit aux communes pour l'organisation des services de mobilités.

**Ce qui veut dire concrètement que les 4 communautés de communes reprendront donc l'organisation des services auparavant exécutés par les communes le cas échéant.**

Si un service de bus existe à l'échelle communale et sous réserve qu'il soit un transport public (se référer à l'annexe juridique sur la qualification d'un service en transport privé ou public à la fin de ce document), la communauté de communes concernée si elle devient AOM, récupèrera automatiquement le service de bus.

Il faut souligner le fait que la communauté de communes concernée devenue AOM, sur le ressort territorial sur lequel le service de bus se situe, ne pourra pas déléguer sa compétence à la commune pour l'organisation de ce service de mobilité, auparavant effectué par la commune concernée. Cela implique le transfert des contrats qui sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire (pas de droit à la résiliation ou à indemnisation). Les cocontractants doivent être prévenus par la commune pour le service de bus.

La gratuité ou le prix payé ne pourraient être remis en cause pour les habitants dans ce cadre, et ce jusqu'à l'échéance du contrat avec l'opérateur de transport. La communauté de communes, devrait alors assumer la charge financière afférente au service de bus (ce qui serait généralement financièrement transparent pour la communauté de communes en raison du principe de compensation des compétences transférées si la taxe professionnelle unique a été mise en place). Ce point a été vérifié pour chaque communauté de communes.

### Points de vigilance :

- Une communauté de communes qui sera devenue autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ne pourra pas déléguer de services de mobilités aux communes sauf pour le transport scolaire. Les communes à compter du 1er juillet 2021, ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité.
- Attention : le transfert de compétence mobilité entre la commune et la communauté de communes n'est pas un motif qui permettrait de résilier un contrat avec un opérateur de transport.

### Impact sur les services de mobilités exécutés par la Région :

La LOM prévoit que les communautés de communes peuvent demander à la Région de reprendre les services actuellement exécutés au sein de leurs ressorts territoriaux par la Région, pour pouvoir les exécuter à leur tour.

Deux cas de figures existent :

- Soit une CC devenue AOM demande à la Région de reprendre ces services ;
- Soit une CC devenue AOM laisse la Région poursuivre ces services de mobilités déjà existants avant la « prise » de compétence mobilité.

A ce jour, même en cas de « prise » de compétence mobilités par les 4 communautés de communes, les 4 communautés de communes ont déclaré ne pas souhaiter reprendre les services exécutés jusqu'alors au sein de leurs 4 ressorts territoriaux respectifs, par la Région.

Dans ce cas de figure et avec les hypothèses de ce scénario A, la Région Hauts-de-France, sans être AOM locale, continuera à organiser les services exécutés avant la délibération respectivement votée par les 4 communautés de communes, visant à ce que la compétence mobilité soit transférée des communes vers les 4 communautés de communes.

En l'absence de demande de reprise des transports régionaux auprès de la Région Hauts-de-France, **aucune des 4 communautés de communes ne reprendrait les transports régionaux sur son ressort territorial respectif.**

### Impact pour les CC en tant qu'AOM :

Les 4 communautés de communes seront respectivement compétentes pour :

- ✓ Organiser des services réguliers de transport public de personnes pour le financement desquels elles peuvent instaurer le versement mobilité ;
- ✓ Organiser les services de transport à la demande, scolaire, de mobilité active, partagée, solidaire, et contribuer au développement de ces services et modes de transport, ainsi que verser des aides individuelles à la mobilité (L. 1231-1 du Code des transports) ;
- ✓ Mettre en place le **comité des partenaires** sur leur ressort territorial ;
- ✓ Elaborer un **plan de mobilité** sur son ressort territorial.

### Points de vigilance :

- Les services dépassant le ressort territorial de la CC demeurent de compétence régionale et n'ont pas vocation à être remis en cause. Il s'agit de dessertes locales (L. 3111-4 du CT).
- Les communautés de communes peuvent organiser des services de transport scolaires complémentaires à ceux de la Région. Ces nouveaux services ne doivent pas faire concurrence aux transports scolaires régionaux.

- Les services de mobilité communaux existants sont, selon les modalités des transferts de droit commun entre une commune et son intercommunalité, transférés à la communauté de communes.

### Versement mobilité :

La LOM prévoit qu'une CC peut lever le versement mobilité pour financer les services de transports et de mobilités sur son ressort territorial.

**Ce versement mobilité peut être levé si et seulement si la communauté de communes organise un service de transport public régulier (les transports scolaires sont ici exclus, c'est-à-dire que le simple fait d'organiser du transport scolaire ne permet pas de lever le versement mobilité).**

A ce jour, les 4 CC ne souhaitent pas lever le versement mobilité au regard du tissu économique du territoire et notamment dans un « contexte Covid ».

### Points de vigilance :

- L'instauration du versement mobilité (VM) est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. Le VM peut être levé suite à une délibération qui énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, justifiant le taux du VM. Le comité des partenaires **doit** être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de VM.

### 3 SCENARIO B : Hypothèse d'absence de transfert de la compétence mobilité aux 4 communautés de communes

**Description du scénario :** Si les 4 communautés de communes n'ont pas pris de délibération au sein de leur conseil communautaire avant la date butoir du 31 mars 2021, elles ne pourront pas devenir AOM.

Il n'y aura donc pas de transfert de la compétence mobilité des communes vers les communautés de communes. C'est la Région qui deviendra AOM locale à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Pour les communes qui organisaient des services de transport, elles pourront continuer à organiser leurs services de transport public comme de transport privé.

#### Illustration locale :

#### Impact sur les services de mobilités exécutés par les communes :

**Si une commune qui organise un service de bus, elle pourra continuer** à organiser ce service sans être AOM, elle aura juste à informer la Région de la poursuite de ce service. Si cette commune levait le versement mobilité pour financer ce service, elle pourra continuer à le faire. En revanche, si elle ne levait pas le versement mobilité, la commune ne pourra pas le faire n'étant plus AOM, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Elle ne pourra plus non plus modifier substantiellement le service ni en créer un nouveau n'étant plus AOM.

#### Impact pour les 4 communautés de communes :

Si elles ne sont pas AOM, **les communautés de communes ne pourront donc pas organiser de services publics de transport et de mobilité.**

Elles ne pourront pas cofinancer un service de mobilité sauf à le justifier au titre d'une autre compétence inscrite dans leurs statuts (ex : co-financement pour une tarification sociale au titre de sa compétence sociale, ex : travaux sur pistes cyclables au titre de la compétence voirie) sous réserve de vérifier qu'elle dispose des compétences en question.

Les 4 communautés de communes ne pourront pas intervenir seules en matière de plateforme de covoiturage (création d'une telle plateforme). De plus, les 4 communautés de communes ne pourront pas mettre en place de services de location de vélos, ou d'autopartage. Elles ne pourront pas non plus financer de services de location de vélos, et d'autopartage.

#### Impact pour le PETR du Pays de Thiérache :

Le choix de ce scénario B remettrait en cause les services de mobilité et de transport que souhaite mettre en place le PETR du Pays de Thiérache. En effet, le choix de ce scénario B remettrait en cause le covoiturage et d'auto-stop solidaire (Rezopouce) que souhaite mettre en place le PETR.

Il convient ici de rappeler que l'AOM est l'acteur compétent sur son ressort territorial pour contribuer au développement d'un service de mobilité partagée (au sens du 5<sup>o</sup> de l'article L. 1231-1-1 du CT). Les acteurs publics non AOM peuvent s'associer à l'AOM à cette fin, mais ne peuvent agir seuls.

Lors de la mise en place d'une solution de type Rézo pouce, il apparaît donc pertinent de formaliser en amont les rôles des différents acteurs (AOM, collectivités locales...) dans le respect de leurs compétences respectives (mobilité, voirie, sociale...).

Certaines collectivités, communes au titre de leur clause de compétence générale ou certains EPCI ont mis en place des services d'accompagnement au public fragiles en mobilisant leur compétence sociale.

A l'heure où se pose le choix de la compétence mobilité pour les CC, il convient de rappeler que la LOM vient préciser /clarifier le régime de compétence notamment sur ce type de services qui n'étaient pas traités par la loi. Dans les cas, sauf dans le cas de services privés, seule la compétence d'AOM donne droit à organiser des services publics de mobilité.

Il convient, par ailleurs de préciser que le PETR Pays de Thiérache envisage de présenter sa candidature à l'AMI TENMOD lancé en décembre 2020, en vue de devenir lauréat TENMOD en 2021.

Pour mettre en place un service d'autopartage par exemple, il faut être AOM, dans le cas du PETR, cela signifie s'être vu transféré la compétence d'AOM par les 4 communautés de communes, elles-mêmes devenues AOM. Or, cela ne serait pas le cas des hypothèses émises dans ce scénario B.

Seule la Région sera compétente en tant qu'AOM « locale » pour organiser des services de mobilité et de transport sur le ressort territorial des 4 communautés de communes.

#### Points de vigilance :

- **Pour le PETR et pour les Communautés de communes :** dans ce scénario, la planification des actions de mobilité c'est-à-dire l'élaboration d'un plan de mobilité ou d'un plan de mobilité simplifié, n'est plus de leur ressort. En effet, si la Région devient AOM « locale », elle n'est pas soumise à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, ce qui a pour conséquence dans ce scénario B que le territoire pourrait ne pas disposer d'un document de stratégie pour les mobilités.
- **Région :** La région **peut** déléguer sa compétence d'organisation de la mobilité sur le fondement de l'article L1231-4 du Code des transports (**attention, ce n'est pas une obligation**). Une communauté de communes peut se voir déléguer une partie de la compétence d'organisation de la mobilité. La Région et la communauté de communes concluent une convention de délégation dans les conditions de l'article L1111-8 du Code général des collectivités territoriales.

#### Versement mobilité :

La LOM ne prévoit pas que la Région puisse lever le versement mobilité en tant qu'AOM locale. Cela signifie que dans ce scénario B, la Région en tant qu'AOM locale pourrait organiser et financer des services de mobilités sur son propre budget, sans pouvoir lever le versement mobilité.

## 4 SCENARIO C : Hypothèse de transfert de la compétence mobilité aux 4 communautés de communes et transfert de celle-ci au PETR

**Description du scénario :** Les 4 communautés de communes deviennent AOM après transfert de la compétence mobilité par leurs communes. Elles décident ensuite de transférer, pour un exercice de celle-ci à une échelle plus large, leur compétence mobilité au PETR du Pays de Thiérache. Le PETR se voit transférer la compétence mobilité en bloc mais peut décider des services de transports et de mobilités qu'il souhaite organiser en fonction des besoins de mobilité du territoire.

**Procédure à respecter :** Les CC composant le PETR prennent chacune une délibération pour transfert de leur compétence d'AOM au PETR et le PETR se positionne ensuite au regard de ces 4 délibérations. Cette procédure est celle qui serait la plus pertinente dans le cadre d'un transfert de cette compétence mobilité. Toutefois, ce dernier élément de procédure découlant de l'application du Code général des collectivités territoriales (CGCT) devra être confirmé d'ici le 1er juillet 2021, la procédure de transfert au PETR du Pays de Thiérache n'ayant pas lieu avant cette date.

### Illustration locale :

### Impact sur les services de mobilités exécutés par les communes :

Dans le cas où une communauté de communes devenue AOM, a récupéré un service de bus communal sur son ressort territorial. Si la CC concernée transfère sa compétence au PETR, le service de bus sera transféré au PETR.

Il faut souligner le fait que le PETR, sur le ressort territorial sur lequel le service de bus se situe, ne pourra pas non plus déléguer sa compétence à la commune concernée pour l'organisation de ce service de mobilité, auparavant effectué par la commune. Cela implique le transfert des contrats qui sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire (pas de droit à la résiliation ou à indemnisation). Les cocontractants doivent être prévenus par la commune. La gratuité ou le tarif ne pourraient être remis en cause pour les habitants dans ce cadre, et ce jusqu'à l'échéance du contrat avec l'opérateur de transport.

### Impact pour les 4 communautés de communes :

Puisqu'elles auront transféré leur compétence d'AOM au PETR du Pays de Thiérache, **les 4 communautés de communes ne pourront donc plus organiser de services publics de transport et de mobilité.**

Elles ne pourront pas cofinancer un service de mobilité sauf à le justifier au titre d'une autre compétence inscrite dans ses statuts (ex : co-financement pour une tarification sociale au titre de sa compétence sociale, ex : travaux sur pistes cyclables au titre de la compétence voirie) sous réserve de vérifier qu'elle dispose des compétences en question.

Les 4 communautés de communes ne pourront pas intervenir seules en matière de plateforme de covoiturage (création d'une telle plateforme).

De plus, les 4 communautés de communes ne pourront pas mettre en place de services de location de vélos, ou d'autopartage. Elles ne pourront pas non plus financer de services de location de vélos, et d'autopartage.

La compétence mobilité étant transférée au PETR en bloc, le **PETR du Pays de Thiérache ne pourra pas déléguer aux 4 communautés de communes des services de mobilités (transport à la demande, ligne régulière...)** sauf pour le transport scolaire.

### Impact pour le PETR du Pays de Thiérache :

Si le PETR se voit transférer la compétence mobilité par les 4 communautés de communes, il deviendra donc AOM et pourra/devra exercer son rôle d'AOM. Il aura donc la faculté d'organiser des services de mobilité sur le territoire des 4 communautés de communes.

Comme dans le scénario A, le PETR aura les mêmes droits et devoirs qu'une AOM locale telle que définie par l'article L. 1231-1-1 du Code des transports (compétences des AOM) et suivants. Le PETR devra notamment réunir le Comité des partenaires.

Si le PETR du Pays de Thiérache devenait étant lauréat de l'AMI TENMOD en 2021, il disposerait d'une légitimité financière au regard des sommes qui seraient versées par l'ADEME pour élaborer des projets de services de mobilités. Dans ce scénario, cet élément est donc favorable à un potentiel transfert de la compétence mobilité au PETR du Pays de Thiérache Hauts-de-France par les 4 communautés de communes.

### Points de vigilance :

- Il n'est pas possible de déléguer des services de mobilités (lignes régulières, lignes de transport à la demande...) en dehors du transport scolaire.
- Si les 4 communautés de communes décident de transférer leur compétence au PETR, seuls les services de transports scolaires pourront être délégués aux communautés de communes.

### Versement mobilité :

La LOM prévoit qu'une AOM peut lever le versement mobilité pour financer les services de transports et de mobilités sur son ressort territorial. **Ce versement mobilité peut être levé si et seulement si l'AOM organise un service de transport public régulier (les transports scolaires sont ici exclus, c'est-à-dire que le simple fait d'organiser du transport scolaire ne permet pas de lever le versement mobilité). Le PETR du Pays de Thiérache devenu AOM pourrait envisager de lever le versement mobilité** dans le respect des conditions prévues par la LOM et décrites ici.

### Points de vigilance :

- L'instauration du versement mobilité (VM) est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. Le VM peut être levé suite à une délibération qui énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, justifiant le taux du VM.
- Le comité des partenaires **doit** être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de VM.

## 5 SYNTHÈSE EN VUE D'ÉCLAIRER LA PRISE DE DÉCISION

### 5.1 Devenir des services communaux existants

Si une communauté de communes devient AOM, quelles sont les modalités de gestion des services de transport communaux existants ?

Deux cas de figure se présentent. Si le service de transport peut être qualifié de transport privé : son organisation sera poursuivie par la commune. Si le service est qualifié de transport public, son organisation sera poursuivie par la communauté de communes, qui reprendra donc le service communal (ou les services communaux) existants.

#### **Point de vigilance :**

Les transports réservés à un public particulier ou organisés dans le but de permettre une autre activité (qui ne donc sont pas organisés avec en premier lieu comme objectif le transport) ne relèvent pas de la compétence mobilité. Ainsi, si une, ou plusieurs, commune(s) organise(nt) des navettes ou des transports pour le périscolaire ou les bénéficiaires d'un CCAS, ce type de services ne relèvera pas de la compétence mobilité. Afin de vérifier si les transports communaux peuvent être qualifiés de transports privés, il convient de se reporter aux critères définis par les articles R 3131-1 et suivants du Code des transports :

*Article R3131-1 : Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins habituels de fonctionnement par les collectivités publiques, par les entreprises et par les associations, sont considérés comme des services privés.*

#### **Article R3131-2 :**

*Sont également considérés comme des services privés lorsqu'ils répondent à leurs besoins habituels de fonctionnement :*

*1° Les transports organisés par des collectivités territoriales ou leurs groupements pour des catégories particulières d'administrés, dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences propres, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique ;*

*2° Les transports organisés par les établissements publics départementaux ou communaux accueillant des personnes âgées, les établissements d'éducation spéciale, les établissements d'hébergement pour adultes handicapés et personnes âgées et les institutions de travail protégé pour les personnes qui y sont accueillies, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique ;*

*3° Sous réserve des articles L. 3111-7 à L. 3111-16 (ces articles visent les transports scolaires qui sont des services réguliers de transports publics), les transports organisés par des établissements d'enseignement en relation avec l'enseignement, à condition que ces transports soient réservés aux élèves, au personnel des établissements et, le cas échéant, aux parents d'élèves participant à l'encadrement des élèves sont considérés comme des services privés de transport routier non urbain de personnes ;*

*4° Les transports organisés par des entreprises pour leur clientèle ;*

*5° Les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques.*

*Ces services sont exécutés à titre gratuit pour les passagers.*

#### **Article R3131-3 :**

*Les services privés sont exécutés suivant trois modalités alternatives :*

*1° Soit avec des véhicules appartenant à l'organisateur ou mis à la disposition de celui-ci à titre non lucratif ;*

*2° Soit avec des véhicules sans conducteur pris en location par l'organisateur ;*

*3° Soit avec des véhicules avec conducteur mis à disposition de l'organisateur par des entreprises de transport public routier de personnes inscrites au registre mentionné, selon le cas, aux articles L. 3113-1 ou L. 3122-3, ou exploitant les véhicules mentionnés à l'article L. 3121-1.*

Il convient donc de vérifier ces critères pour chaque service organisé par chaque commune :

1. Le transport est exécuté à titre gratuit ;
2. Le transport ne doit pas être à vocation touristique ;
3. La manière dont le service privé est exécuté : (forcément selon une des trois modalités définies à l'article R3131-3 du Code des transports : 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 ;
4. Le transport doit être réservé à une catégorie spécifique de population : personnes âgées, scolaires mais hors transports scolaires par exemple dans le cadre d'activités extra-scolaires, transports organisés par les entreprises, transports associatifs...Si le transport est ouvert à toute catégorie de population, il s'agira alors d'un transport public ;
5. Le transport s'exerce dans le cadre dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences propres (compétence sociale...).

Si le service de transport ne cumule pas ces critères, alors il sera qualifié de transport public et sera transféré aux communautés de communes en cas de transfert de la compétence mobilité.

### **Cas du service de transport organisé par le CCAS d'Hirson :**

**Au regard des éléments fournis par le PETR du Pays de Thiérache et par le DG de la commune d'Hirson lors d'une visioconférence en présence d'Alexis Millier (Chargé de mission mobilité au PETR) et de Nathalie Pitaval (Cerema), il apparaît que le service de transport existant géré par le CCAS peut être qualifié de transport privé, il restera donc organisé par la commune d'Hirson quel que soit le scénario retenu.**

## 5.2 Feuille de route en faveur des mobilités : actions existantes ou en réflexion

Le travail mené en partenariat et la réunion du 28 janvier 2021 en visioconférence ont permis de terminer de lister les services de mobilités existants et les services que les communautés de communes et/ou le PETR ont pour ambition de déployer à terme sur le territoire.

Les premiers éléments de recherche et de réflexion pour construire la feuille de route dans le prolongement évident de la « prise » de compétence mobilité portent ci-après en priorité sur les services à mettre en place. Cette évaluation permet d'enrichir la réflexion sur la « prise » de compétence mobilité et d'aider à la prise de décision afin de choisir le scénario le plus approprié et financièrement viable pour les 4 communautés de communes et le PETR.

### **Présentation des actions existantes ou en réflexion au PETR du Pays de Thiérache :**

- **Dans le cadre du Pacte pour la Réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, un Appel à Manifestation d'Intérêt sur la mobilité a été lancé en août dernier : l'objectif étant de faire émerger des porteurs de projets intéressés par le territoire, et de financer des expérimentations. C'est en tout 13 dossiers qui ont été déposés dans le cadre de l'AMI, dont 8 concernant la Thiérache.**
- **L'expérimentation d'une offre de covoiturage et d'auto-stop solidaire, Rezo Pouce, à l'échelle d'une communauté de communes ou à l'échelle du PETR. L'enjeu est de venir compléter l'offre de mobilité du territoire, notamment pour les personnes en insertion.**
- **L'ouverture du Garage solidaire sur la commune de La Capelle en Mars 2021. Ce garage solidaire, porté par l'association Synergie, proposera des services de réparation, mais également de la location de véhicules (VAE, scooter 50cc, voiture sans permis, voiture). Ce garage sera renforcé par un garage mobile, permettant de se déplacer sur tout le territoire de la Thiérache. A terme, l'objectif est d'ouvrir des antennes dans tous les centres bourgs du territoire pour la location.**
- **La Mission locale de Thiérache a pour projet d'ouvrir un point conseil mobilité pour accompagner ses publics.**

- L'association Atchoum a candidaté à l'AMI mobilité, avec pour objectif de développer une offre de transport à la demande solidaire sur le territoire de la Thiérache. La particularité de cet opérateur est qu'il repose sur le bénévolat, et donc permet d'avoir des coûts réduits par rapport à du transport à la demande « classique ».
- L'auto-école Sociale Trajectoire a pour projet 90 passages de permis répartis sur les années 2021 et 2022, le but étant de proposer une formation avec une pédagogie adaptée aux publics les plus fragiles.
- L'expérimentation d'un ou plusieurs pédibus dans des écoles du territoire.

#### **Point de vigilance :**

L'organisation d'un pédibus ne constitue pas un service de mobilité, donc cette organisation n'est pas incluse dans le champ de compétence d'une AOM.

Il ne s'agit pas d'un service de transport public de personnes ni de service de mobilité ouvert à tous. En revanche, l'AOM peut encourager la création de tels pédibus dans le cadre de sa stratégie globale de cohérence des actions menées en faveur des mobilités, portées par les différents acteurs privés comme publics.

- Une réflexion sur les mobilités touristiques, notamment autour de la pratique du vélo comme loisir et moyen de locomotion pour les touristes.

#### **Point de vigilance :**

L'organisation de services de transports existants en faveur de la mobilité touristique peut toujours être rattachée à la compétence tourisme de la communauté de communes. En revanche, prendre la compétence mobilité permet d'agir de manière plus efficace en coordonnant les différentes offres de mobilité autour du système vélo.

- La réalisation d'un dossier d'expérimentation autour de la mobilité. Ce dernier pourrait préfigurer un plan de mobilité simplifié que le PETR souhaiterait réaliser. Il permettra également d'avoir un dossier de référence pour des candidatures lors d'Appel à projet, comme par exemple l'AMI TENMOD en 2021.

### 5.3 Eléments conclusifs

Pour la mise en œuvre de la compétence une fois les CC devenues AOM et ce au plus tard à compter du 1er juillet 2021, des précisions quant au contenu de la loi d'orientation des mobilités sont à souligner :

**La loi n'impose rien en terme de délais de mise en place de services de mobilité. Ce sont donc les collectivités qui décident, en fonctions des besoins, mais aussi de leurs moyens, de mettre en place des services de mobilités sur leurs territoires.**

Il est tout à fait possible, pour différents services, de les mettre en œuvre sur une partie du territoire dans un premier temps et, en cas de succès, d'étendre le service au reste du PETR (dans le cas où le PETR est devenu AOM après transfert de la compétence par les 4 communautés de communes). Par ailleurs, il est aussi possible de constater qu'un service n'a pas trouvé ses usagers et de le supprimer ou de le modifier en fonction des possibilités offertes par la LOM selon le type de scénario (A, B, C) retenu.

Dans le cas où la Région Hauts-de-France deviendrait « AOM locale » sur le territoire des 4 communautés de communes, les communautés de communes n'auront plus l'initiative sur les services de mobilité (qu'il s'agisse de services « classiques » ou des services de transports plus innovants). La Région pourra déléguer une partie de ses compétences ou mettre en œuvre des services demandés par les collectivités, mais elle le fera selon ses priorités, les collectivités n'auront alors pas de leviers pour contraindre la Région de mettre en place des services sur leurs territoires. Ainsi, la mise au point d'une stratégie mobilité ne relèvera plus strictement de la « gouvernance locale ». Si les communautés de communes souhaitent pouvoir agir en faveur des mobilités sur leur ressort territorial (qui correspond au périmètre de leur communauté de communes), elles ont tout intérêt à se voir transférer cette compétence mobilités par leurs communes respectives.

**Effets de la LOM : que se passera-t-il pour les services de transports 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
<b>Transports privés</b>	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
<b>Transports publics</b>	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)
<b>Transports scolaires</b>	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

Que passera-t-il une fois les échéances de la LOM passées ? Qui pourra organiser de nouveaux services de transports ?			
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



# Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN