



BANQUE des
TERRITOIRES



La compétence mobilité à l'heure de la loi d'orientation des mobilités

Territoires Conseils
un service Banque des Territoires

Sommaire

01	Introduction	3
02	La compétence Mobilité	5
03	La planification de la mobilité	12
04	Le Versement mobilité	18

01

Introduction



Introduction

Les objectifs de la loi Orientation de la mobilité:

- Améliorer le maillage territorial et optimiser la desserte des petites et moyennes agglomérations;
- Offrir une panoplie d'outils aux acteurs de la mobilité pour limiter le recours à la voiture et permettre l'émergence de nouvelles formes de mobilité;
- Passer d'une politique publique de transport à une politique de la mobilité, devant s'apprécier dans son sens le plus large.

02

La compétence Mobilité



La notion de mobilité et de droit à la mobilité

- *La Loi Orientation des mobilités, sans donner de définition précise de la notion de mobilité, permet de définir la mobilité comme l'ensemble des modalités facilitant et permettant le déplacement.*
- *Le droit à la mobilité s'appuie sur les dispositions suivantes:*
 - « La mise en œuvre progressive du droit à la mobilité permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». (L1111-2 du Code des transports)
 - « Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires ultramarins et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité ». (L1111-3 du code des transports)
 - « Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'utilisateur d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation » (Article L1111-4 du code des transports)

Le contenu de la compétence mobilité

La rédaction de l'article L1231-1-1 du code des transports dispose que « sur son ressort territorial, une autorité organisatrice de la mobilité est compétente » pour :

- *Organiser des services réguliers de transport public de personnes;*
- *Organiser des services à la demande de transport public de personnes;*
- *Organiser des services de transport scolaire;*
- *Organiser des services aux mobilités actives ou de contribuer au développement de ces mobilités (Marche à pied, vélo, ou tout autre forme de mobilité avec assistance motorisée ou non);*
- *Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.*

À titre facultatif, les autorités organisatrices peuvent:

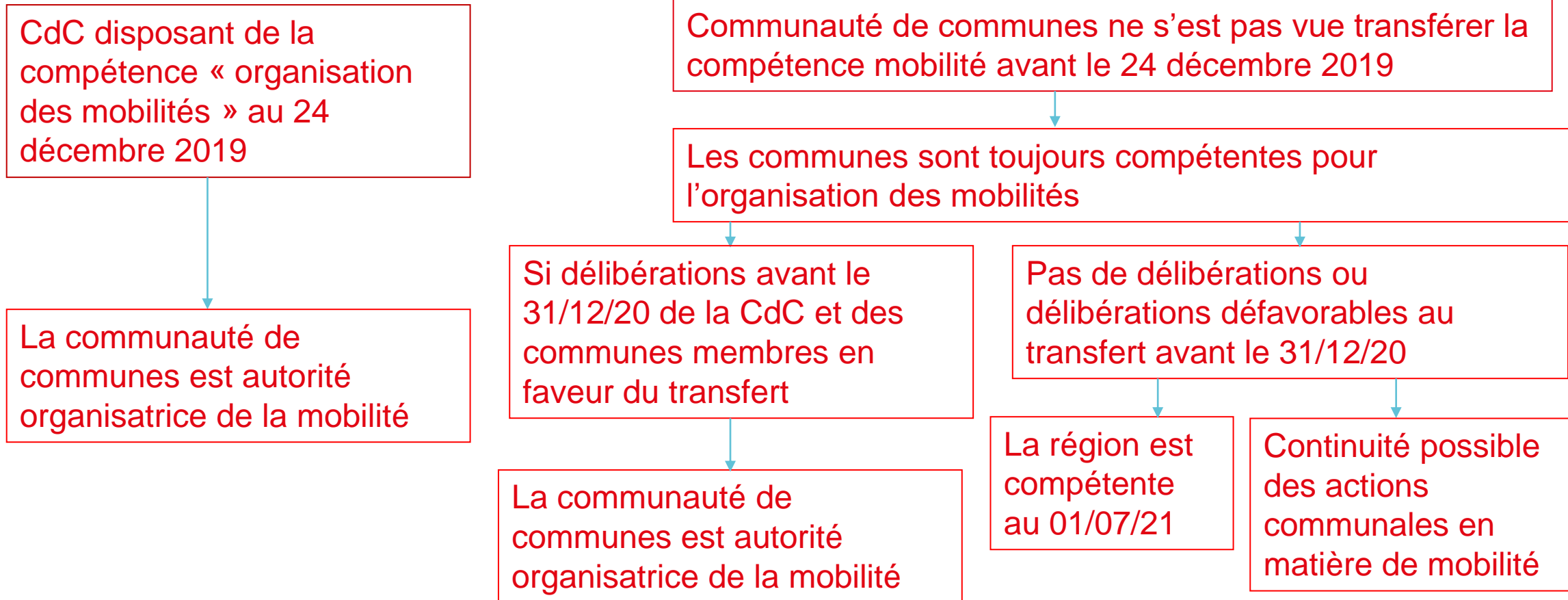
- *Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite;*
- *Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants;*
- *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, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.*

Les autorités organisatrices de la mobilité

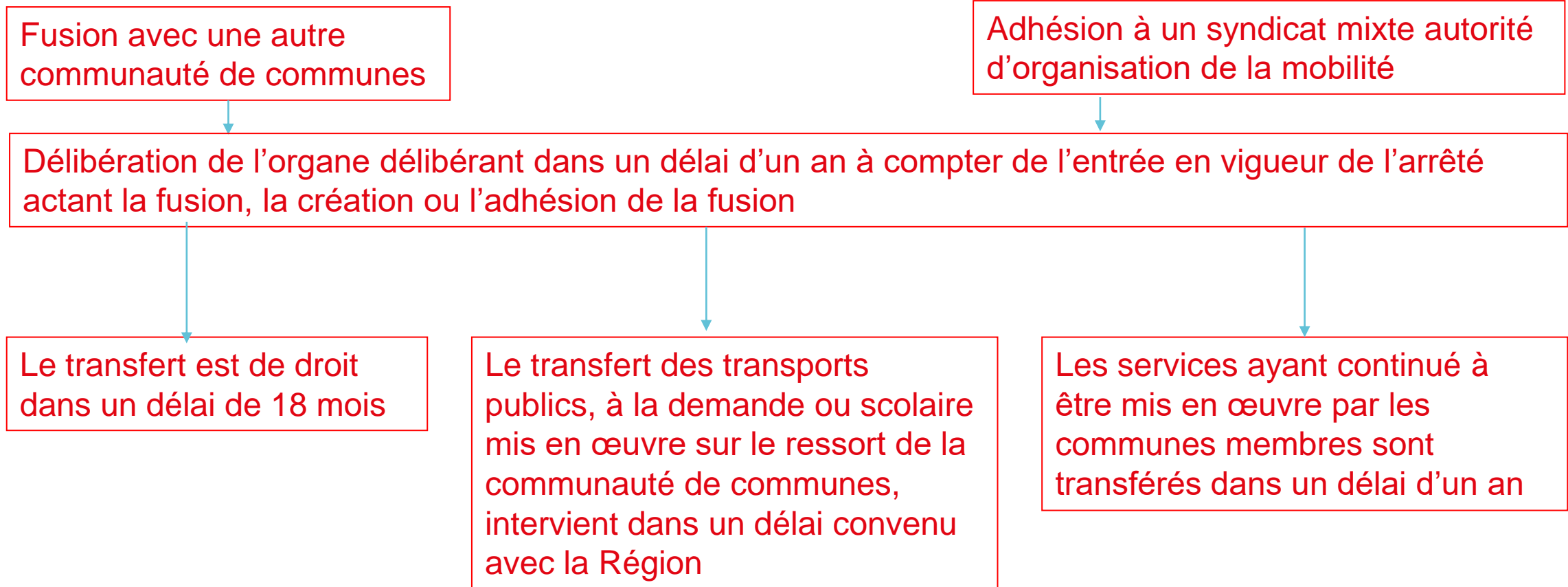
Sont qualifiées comme étant des autorités organisatrices des transports (AOM) les personnes publiques suivantes (L1231-1 du Code des transports):

- *Les communautés d'agglomération;*
- *Les communautés urbaines;*
- *Les Métropoles;*
- *La Métropole de Lyon;*
- *Les communautés de communes lorsque la compétence a été transférée;*
- *La Région en lieu et place des communautés de communes à qui la compétence n'a pas été transférée;*
- *Ile-de-France Mobilités;*
- *Les syndicats mixtes et les PETR, après le transfert de la compétence mobilité.*

La compétence mobilité des communautés de communes (CdC)- 1^{er} partie: La Région AOM subsidiaire



La compétence mobilité des communautés de communes (CdC)- 2^e partie: la procédure de restitution



Comité des partenaires et Contrats opérationnels de mobilité

La loi Orientation des mobilités confie à la Région le rôle de chef de file en matière de mobilité. Elle doit, à ce titre, assurer les modalités d'actions communes des collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité et d'assurer la complémentarité des modes de transport et l'intermodalité des mobilités.

Les contrats opérationnels de mobilité:

La Région conclut un contrat opérationnel de mobilité avec les AOM, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. Celui-ci définit les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie, détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivis. À l'échelle du bassin de mobilité, il permet d'organiser les modalités des actions communes en matière de mobilité.

Le comité des partenaires :

Il a pour mission de suivre l'exécution des contrats opérationnels signés sur le bassin de mobilité. Il doit être consulté avant toute instauration ou modification du versement mobilité et l'adoption de tout plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié. Il est créé par les AOM qui déterminent les conditions de fonctionnement et la composition.

03

La planification de la mobilité



Les objectifs du plan de mobilité

À partir du 1^{er} janvier 2021, le Plan de mobilité (PDM) se substituera au plan de déplacement urbain PDU.

(Le tableau comparatif (Slide suivante)- Les parties écrites en rouge représentent les nouveautés apportées par la Loi LOM).

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le plan de mobilité vise à assurer :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, **en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;**
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, **notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;**
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et **en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;**
- 4° La diminution du trafic automobile **et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;**
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" ;
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 9° bis **L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;**
- 9° ter **L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;**
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'[article 39 decies A du code général des impôts](#). Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'[article L. 334-7 du code de l'énergie](#).

La procédure d'élaboration du Plan de mobilité

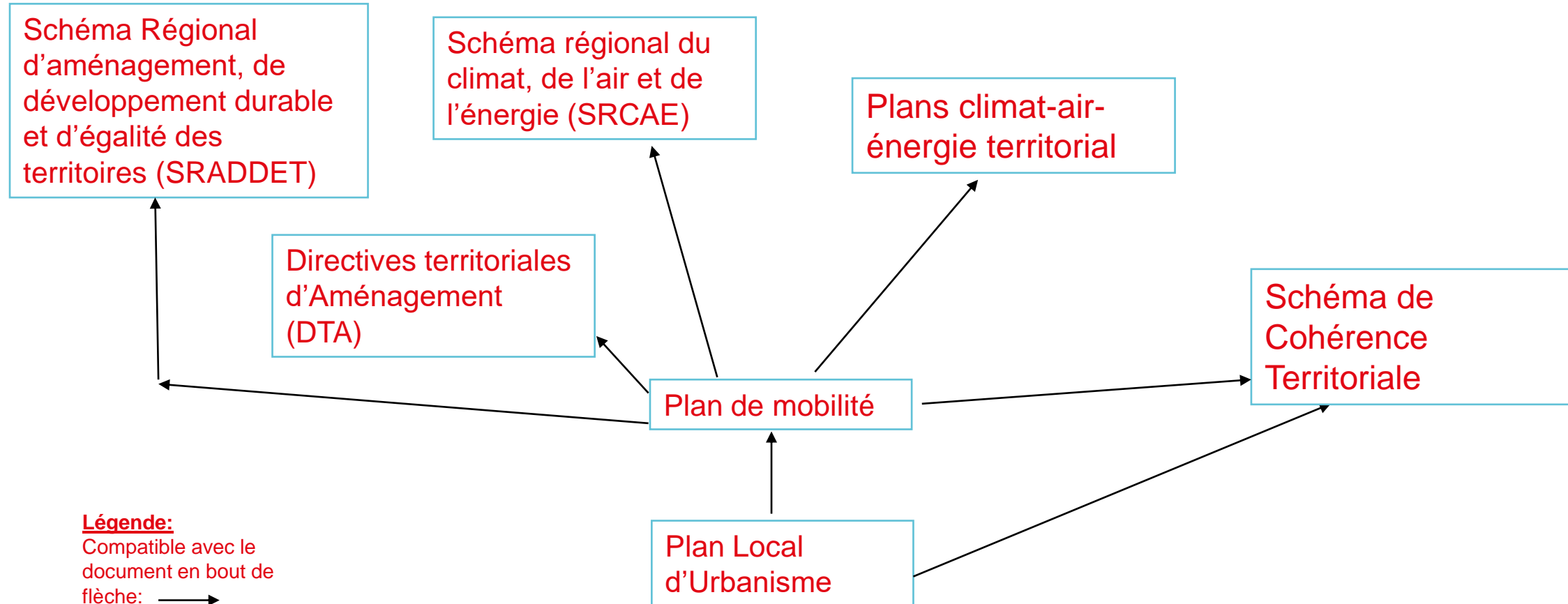
Première étape: Le projet de plan de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice.

Deuxième étape: Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes et les autorités administratives de l'Etat concernés. Elles ont trois mois pour donner leur avis.

Troisième étape: Le plan est assorti de l'avis des personnes publiques et soumis à une enquête publique.

Quatrième étape: Le projet de plan de mobilité est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice.

La compatibilité du plan de mobilité avec les autres planifications.



Légende:
Compatible avec le document en bout de flèche: →

Plan de mobilité simplifié

- *Il détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandise.*
- *Il tient compte des plans mobilités employeurs.*
- *La procédure d'élaboration est la suivante:*
 - **Le projet de plan est arrêté;**
 - **Il est soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés;**
 - **Le projet de plan assorti des avis recueillis est soumis à une procédure de participation du public;**
 - **Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'AOM.**

04

Le Versement mobilité



Les principales modifications apportées par loi LOM au versement mobilité

- *Fin du dispositif transitoire prévu en faveur des employeurs atteignant onze salariés en raison de l'accroissement de leurs effectifs, avec une dispense du versement pendant une durée de trois ans, puis une application progressive (25%, 50%, 75%). Il continue à s'appliquer aux entreprises bénéficiaires au 31 décembre 2019.*
- *Modification des articles L5722-7 et L5722-7-1 du Code général des collectivités:*
 - *Instauration d'un mécanisme de modulation du versement mobilité additionnel. Il est prévu que les syndicats de transport, par une délibération motivée, peuvent réduire ou porter à zéro le taux du versement transport sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère déterminé à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal.*
 - *Cette possibilité de moduler est également élargie au versement mobilité, lorsque celui-ci est institué par un syndicat mixte.*

Service de renseignements téléphoniques

Certaines questions posées par les participants peuvent renvoyer à des situations très particulières, qui nécessitent une réflexion plus approfondie qui dépasse le cadre de ces réunions. Afin d'obtenir la meilleure réponse possible, contactez le service de renseignements téléphoniques de Territoires Conseils :

- *par téléphone au 0970 808 809*
- *par mail sur le site Internet www.banquedesterritoires.fr, espace Territoires Conseils, Service de renseignements juridiques et financiers – rubrique Contact. Vous y trouverez également un espace « Questions-réponses » dont 41 seront publiées d'ici début juillet sur la communication en période préélectorale.*

Dans le cadre des missions d'intérêt général de la Caisse des Dépôts, ce service est accessible gratuitement à toutes les communes de moins de 10 000 habitants, toutes les communes nouvelles et les intercommunalités sans limite de taille.

banquedesterritoires.fr



| [@BanqueDesTerr](https://twitter.com/BanqueDesTerr)

