ÉNONCÉ DES EXIGENCES

MOBILITE  
Pôle social

Opportunité de la compétence AOM

Bureau du 27/11/2020

**But du document**

L'énoncé des exigences est une proposition à une autorité, qui définit un problème opérationnel ou une possibilité et une approbation en vue de réaliser les activités de l'étape d'identification du projet. L'objectif de cette étape est de produire une analyse de rentabilisation et un arrêté de projet qui permettront d'évaluer si le projet peut passer à l'étape de réalisation à la suite de l'obtention de l'approbation préliminaire de projet.

**Acteurs du projet :**

**CCALF**

**Région**

**Département (Bus des montagnes)**

**PNRLF**

**Préparation :**

* Réunions techniques

**Approbation par le Bureau d’Ambert Livradois-Forez**, présidé par Daniel FORESTIER

**Table des matières**

[Directives i](#_Toc18671681)

[1 Objectif 1](#_Toc18671682)

[2 Contexte 1](#_Toc18671683)

[3 Définition du problème et des possibilités 1](#_Toc18671684)

[4 Risques liés à la non-réalisation du projet 2](#_Toc18671685)

[5 Pouvoir d'approbation 2](#_Toc18671686)

[6 Financement 2](#_Toc18671687)

# OBJECTIFS

Le présent énoncé des exigences vise à demander l’approbation du Bureau de la Communauté de Communes Ambert Livradois Forez (CCALF) pour permettre de travailler sur l’opportunité de la compétence mobilité.

# CONTEXTE

La Loi d’Orientation des Mobilité (LOM) dispose qu’au 31 mars 2021, les communautés de communes aujourd’hui non Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) devront avoir délibéré sur leur volonté de prendre la compétence d'orientation de la mobilité le cas échéant.

Cette compétence est aujourd’hui exercée par la région. Mais la CC ALF l’exerce aussi partiellement avec le Bus des Montagnes, le transport à la demande et le covoiturage solidaire.

La compétence mobilité est globale mais son exercice est à la carte.

Dans le cas de la prise de compétence, voici la liste des services à la carte :

* Des services réguliers de transport public
* Des services de transport à la demande
* Des services de transport scolaire
* Des services de mobilités actives (location de vélo…)
* Des services de mobilités partagées (autopartage, covoiturage…)
* Des services de mobilité solidaire
* Des services de conseil en mobilité
* Des services de transport de marchandises ou de logistique urbaine

Dans tous les cas, les services type transports interurbains (ex Transdôme) et TER qui dépassent le périmètre des EPCI relèveront toujours de la Région.

La compétence mobilité ne gère pas la voirie, les infrastructures et les flux touristiques.

Aujourd’hui pour l’exercice de cette compétence, plusieurs cas de figure :

1. ALF ne prend pas la compétence : PAS BESOIN DE DELIBERER – CHOIX IRREVERSIBLE (seule la création d’un syndicat ou une fusion permettraient à nouveau le transfert)
   1. La Région s’occupe de tout (service existants et services à créer)
   2. La Région, en concertation avec ALF, délègue à ALF certains services et ALF devient « AO2 »

Le statut d’autorité organisatrice de la mobilité de second rang (AO2) permet à une collectivité non AOM d’exercer, sur son ressort territorial et pour le compte de l’AOM, des compétences d’organisation de la mobilité que celle-ci lui aura délégué. Une communauté de communes qui fera le choix de ne pas être AOM pourra donc continuer d’organiser, par délégation de la région qui sera l’AOM compétente sur son ressort territorial, toute attribution, ainsi que tout ou partie d’un ou plusieurs services de mobilité.

1. ALF prend la compétence : DELIBERATION AVANT LE 31 MARS puis DELIBERATION DES COMMUNES
   1. ALF demande le transfert de l’ensemble des services de la Région
   2. ALF construit un plan d’action et échelonne la demande le transfert de certains services

Prendre la compétence mobilité n’oblige pas à prendre en charge immédiatement tous les services de mobilité.

Lorsqu’une communauté de communes prend la compétence mobilité et qu’elle souhaite reprendre les services organisés par la Région dans son ressort territorial, ce transfert est assuré dans un délai convenu avec la Région. Il n’y a pas d’échéance particulière et la communauté de communes peut ne jamais demander le transfert. Le transfert porte alors obligatoirement sur l’ensemble des services de transport organisés par la Région dans le ressort territorial de l’AOM : transport régulier, scolaire et à la demande.

# L’INTERET DE PRENDRE LA COMPETENCE :

* **Maîtriser l’élaboration de sa stratégie de mobilité** et de l’articuler avec d’autres politiques locales dans le cadre de son projet de territoire,
* Devenir un acteur identifié et légitime de l’eco systeme local de la mobilité, signataire du contrat opérationnel de mobilité.
* Décider des services qu’ALF souhaite organiser et/ou soutenir, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire,
* Rechercher des solutions de mobilité a une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements, comme la LOM encourage à le faire
* Bénéficier des Appels à manifestation d’intérêt tells que TENMOD ; Appels à projet continuités cyclables ; Programme des investissements d’avenir (PIA) ; Appel à projet Mobilité rurale …

# RISQUES ENCOURUS SI LACOMPETENCE N’EST PAS PRISE:

* Des lignes de transports scolaires qui pourraient être supprimées (réflexion CC Combrailles Sioulet Chavanon)
* Comment la Région peut gérer la mobilité d’environ 120 communautés de communes ?
* Des transporteurs locaux qui pourraient être moins impliqués

# OBLIGATIONS SI ALF DEVENAIT AOM

Les autorités organisatrices de la mobilité ont une responsabilité générale pour assurer « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » (…) Elles associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ».

La LOM introduit une « figure imposée » pour toutes les AOM, mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 : **la création d’un comité des partenaires.**

« Les autorités organisatrices fixent la composition et les modalités de fonctionnement de ce comité des partenaires. Ce comité associe à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place ».

**Un plan de mobilité simplifié pour les territoires de – de 100 000 habitants**

Afin de les inciter à définir une stratégie de mobilité sur leur territoire, les nouvelles AOM créées dans des territoires de plus faible densité pourront choisir d’élaborer un plan de mobilité simplifié, démarche volontaire et non opposable (pas d’enquête publique, pas d’évaluation environnementale). Ce n’est pas une obligation mais si un tel outil ne dispose pas de la portée juridique d’un plan de mobilité, il offre l’opportunité pour l’AOM de se doter d’un projet de mobilité susceptible de fédérer les acteurs publics et privés pouvant contribuer à la mise en oeuvre d’actions de mobilité sur le territoire de l’AOM. Bien qu’il n’y ait pas d’obligation de compatibilité, le plan de mobilité simplifié doit être en phase avec les documents d’urbanisme. La LOM introduit en revanche un rapport de compatibilité entre le plan de mobilité et le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) si le périmètre du PCAET englobe ou recoupe celui du PDM. Les AOM contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

**La Région quant à elle doit dans tous les cas, créer des bassins de mobilité avec un « contrat opérationnel de mobilité » coordonné avec les AOM**

La Région doit créer des bassins de mobilité et un contrat opérationnel de mobilité doit être conclu à l’échelle de chaque bassin de mobilité par la région avec les AOM, les syndicats mixtes SRU, les départements et les gestionnaires de gares ou de pôles d’échanges multimodaux. Dans une optique de facilitation du développement de nouveaux services de mobilité, ce contrat définit également les modalités de la coordination des AOM avec les gestionnaires de voirie et d’infrastructures.

# PROPOSITION DE CONSULTATION & POUVOIR D'APPROBATION

Les étapes :

* Consultation de la population pour cerner les besoins
* Intervention CEREMA en conférence des Maires
* Analyse des besoins en bureau fin janvier 2021
* Simultanément, discussion avec la Région pour connaître quels seraient les montants d’éventuels transferts par service, connaître « les bassins de mobilité » et connaître leur ambition pour les « contrats opérationnels de mobilité »
* Inviter la conseillère régionale en bureau
* Délibération en février 2021
* Délibération des communes
* Si c’est positif : Plan de mobilité simplifié. Création par la CCALF d’un « un comité des partenaires. »

# FINANCEMENT POUR PISTE 2.B

Le plan d’action devra être échelonné de manière progressive avec à chaque étape l’étude financière correspondante.

***Exemple à titre indicatif :***

* Juillet 2021 ALF devient AOM
* Réflexion Plan de mobilité simplifié
* Septembre 2021 : une étude d’opportunité est réalisée pour un service transport à la demande avec les transporteurs locaux. Le coût est évalué, les élus demandent le transfert de la Région vers la Communauté de Communes.
* Mars 2022 : une étude d’opportunité sur la location de vélos et un véhicule partagé. Le coût est évalué, la Communauté de Communes met en place ce service

DOUTE : le bloc régional est-il scindable ? Pas de réponse à l’heure actuelle.