

Communautés de communes et mobilités

Le bon virage ?

MICHAËL DAVID

Amplifiées par la crise des « gilets jaunes », les fractures territoriales liées aux mobilités ont amené le gouvernement à se saisir pleinement du sujet dans les territoires peu denses. Critiquées pour leur absence ou carence à remédier aux zones blanches de la mobilité, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont au centre de la loi d'orientation des mobilités¹ (LOM) laquelle introduit à l'échelon local un mécanisme de recherche de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence mobilité.

Et la loi nouvelle de privilégier la communauté de communes, de préférence seule, ou en adhérant à un syndicat en organisant un débat au sein des communes, qui peuvent transférer la compétence à leur communauté de communes jusqu'au 1^{er} juillet 2021, voire au-delà.

Si les lois MAPTAM et NOTRe avaient refondu en profondeur l'organisation des mobilités autour du couple région / intercommunalités, cette organisation de la mobilité était obligatoire pour les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération (qui étaient et sont toujours AOM de plein droit).

En revanche, sur le territoire des communautés de communes, les communes étaient AOM et pouvaient choisir d'exercer librement la compétence, y compris de ne pas l'exercer, ou de la confier aux communautés de communes, par transfert des communes membres.

1 | Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, JO 26 déc.

Désormais, il s'agit de ne plus raisonner en termes de réseau de transports collectifs qui constitue un frein pour de nombreuses communes et communautés de communes situées en territoires peu denses et qui ne se saisissent pas de cette compétence. D'autant plus que les enjeux de mobilité sont forts sur ces territoires et que d'autres solutions de mobilité (que les transports collectifs) pourraient y être apportées de façon beaucoup plus efficace eu égard aux besoins des populations et aux spécificités des territoires².

Mais, la loi est-elle à peine votée, que déjà fusent questions et autres réserves.

Les questions trahissent une inquiétude, celle d'une possible tutelle régionale pourtant contraire au principe constitutionnel de non-tutelle d'une collectivité sur une autre.

Quid de certaines communautés de communes qui ne pourraient ou ne souhaiteraient pas assurer l'organisation de la mobilité en raison d'un périmètre territorial trop restreint ou par manque de ressources financières ou d'ingénierie ? La région, déjà actrice des mobilités à un niveau local très fin en matière de transport scolaire, non-urbain et interurbain, interviendrait pour développer des services locaux de mobilité.

Quid si le transfert à l'intercommunalité n'est pas intervenu par choix des communes ? La compétence revient à la région qui l'exerce sur le territoire de la communauté de communes concernée au 1^{er} juillet 2021. Mais,

même si la compétence est régionale, les communes qui organisaient déjà des services peuvent continuer sans avoir le statut d'AOM, et continuer ainsi à prélever le versement mobilité.

Les communautés de communes pourront également choisir de laisser à la région l'organisation des réseaux de transports collectifs, simplifiant l'exercice de la compétence locale, évitant le transfert et la démutualisation de la commande publique pour les réseaux structurants.

Reste que ces interrogations (et d'autres) sous-tendent l'hégémonie de la région comme chef de file de la compétence mobilité à la fois comme AOMR et AOM local sur le territoire d'une communauté de communes.

Quant aux réserves, elles témoignent d'une incompréhension. Que penser de la position du Sénat qui, après l'échec de la commission mixte paritaire, a voté une question préalable et rejeté l'examen du texte en seconde lecture au motif d'un financement insuffisant des intercommunalités exerçant cette nouvelle compétence ?

Sont ici visées les 932 communautés de communes qui, en l'absence de services réguliers de transport public de personnes, ne bénéficieront pas des recettes du versement mobilité et peineront par conséquent à coordonner les différents modes de déplacement sur leur territoire.

Dans ce contexte, clarifier une organisation « à la carte » des compétences et introduire une plus grande souplesse dans leur mise en œuvre pourraient terminer dans le mur³...

2 | J.-M. Offner, « Les autorités organisatrices de la mobilité : un hold-up sémantique », *Tous urbains*, sept. 2019, pp. 18-19.

3 | AdCF, Transdev, Loi d'orientation des mobilités, 18 questions / réponses juridiques pour tout comprendre.