

# L'organisation des mobilités

L'organisation des mobilités sur le territoire national n'est pas toujours évidente à appréhender. La multiplicité des acteur·rices, les spécificités locales et la complexité globale des interactions entre les parties prenantes brouillent la lisibilité du système. Pourtant, pour faire évoluer les pratiques et les solutions, il est indispensables d'identifier les bon·nes interlocuteur·rices et de connaître leurs freins et prérogatives.

Cette fiche thématique, construite avec l'expertise de **David Irle (Bureau des Acclimations)**, propose de mettre en évidence, les principales notions à connaître pour réfléchir sur les enjeux de mobilité territoriale, et notamment celle des publics de la culture.

## Le transport : un droit garanti par la loi

Le socle législatif très complexe qui régit le transport est lié aux **lois de décentralisation** (loi NOTRe, loi MAPTAM) et à **deux grandes lois structurantes** :

**1982**

### Loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs)

Affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer *"dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité"*.

**2019**

### Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

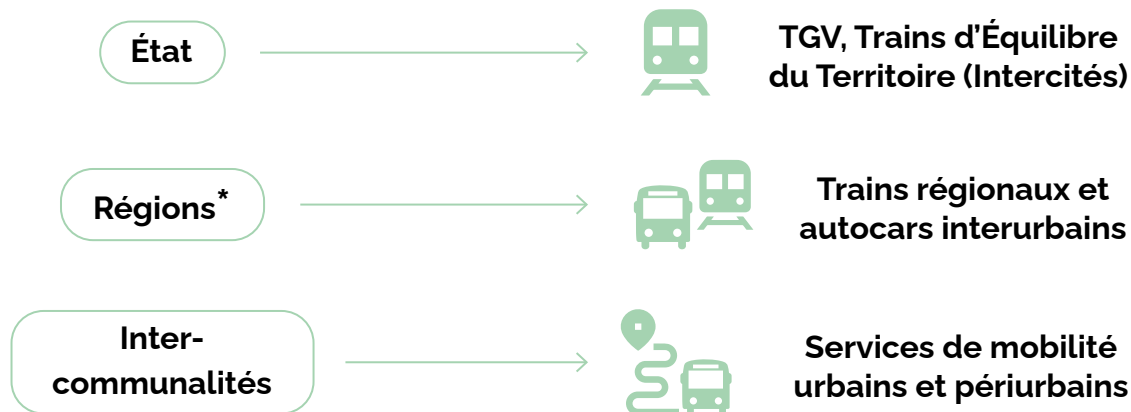
Est sensée résoudre *"le manque de solutions dans de nombreux territoires", "l'urgence environnementale et climatique", "les impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets" et permettre "l'innovation et une révolution des pratiques"*.

Ces lois organisent la répartition des responsabilités sur le territoire et proposent des dispositions diverses pour développer les mobilités décarbonées, par exemple :

- La **mise en place de zones à faibles émissions (ZFE)** ;
- Un **forfait mobilités durables** pour aller au travail en vélo ou en covoiturage ;
- Un **plan pour développer le covoiturage** ;
- Un **plan vélo** introduisant le schéma national des véloroutes ;
- L'**obligation**, d'ici 2025, d'**équiper de bornes de recharge électrique tous les parkings de plus de 10 places neufs ou rénovés**, etc

# AOM : les Autorités Organisatrices de la Mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité sont les **collectivités publiques chargées de définir la politique des mobilités et notamment des transports publics**. Les communes ne sont pas considérées comme des AOM mais, au titre de certaines de leurs compétences (voirie, aide sociale ou à la jeunesse...), elles peuvent déployer des solutions de mobilité (par exemple installation de stationnements pour vélos).



\* Les Régions sont parfois considérées comme des **autorités organisatrices de la mobilité régionales (AOMR)** compétentes pour définir et piloter les services d'intérêt régional. Elles peuvent jouer le rôle d'AOM locale par substitution, en cas de vacance à l'échelle territoriale (absence d'AOM locale).

## Régime d'exception

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par un décret de 1949. Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) est l'actuelle AOM urbaine et AOT interurbaine en Île-de-France (Métro de Paris, Tramway d'Île-de-France, RER d'Île-de-France, Transilien et Bus d'Île-de-France).

Les autorités organisatrices de la mobilité assurent l'organisation du transport sur leur territoire, appelé "ressort territorial". Elles se déploient sous des formes juridiques multiples : des régions, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI, tels que des communautés de communes ou d'agglomération) ou des syndicats mixtes.

## Missions des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Les AOM ont la capacité d'organiser les services suivants sur leur ressort territorial :



**Le transport public de personnes ou services à la demande réguliers**



**Les transports scolaires**



**Les mobilités solidaires**



**Les mobilités actives ou partagées**  
(services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes...)



**Le conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux...)**



**Le transport de marchandise ou la logistique urbaine**  
(en cas de carence de l'offre privée)

Les AOM peuvent contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

## Plan de mobilité

Pour la mise en œuvre de cette compétence, les AOM peuvent élaborer un **plan de mobilité (PDM)**, document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial.

Le PDM est obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitant-es. Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un **plan de mobilité simplifié (PDMS)**, version allégée du PDM.

## Syndicats Mixtes SRU et Pôles d'équilibre territorial et ruraux

Les **syndicats mixtes (SM)** sont des établissements publics de coopération locale (EPCL). À ce titre, ils peuvent réunir des EPCI entre eux ou des collectivités territoriales de nature distincte. Les **syndicats mixtes SRU (loi SRU)** sont réservés exclusivement aux AOM.

Les **pôles d'équilibre territorial et ruraux (PETR)** sont des syndicats mixtes de nature particulière (EPCI) permettant la coopération entre plusieurs EPCI sur une échelle territoriale élargie et non enclavée. En cas de transfert de compétences, ils peuvent également être reconnus comme AOM sur un territoire donné.

### Régime d'exception

Le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur le territoire de la métropole de Lyon, mais également autorité organisatrice de transports non urbains (AOT) au travers du réseau des cars du Rhône et de la liaison Rhônexpress. La région Auvergne-Rhône-Alpes, qui devrait être l'AOT du Rhône, a adhéré au SYTRAL.

### Outre-mer

Les départements ou les régions d'outre-mer de droit commun sont AOM uniques si le choix est retenu de désigner une autorité organisatrice unique.

## Le contrat opérationnel de mobilité : un outil de coordination entre les différentes AOM

Afin de permettre aux différent-es acteur-rices d'un même bassin de mobilité (délimité par la Région) de coordonner leurs actions, la loi LOM a créé le **contrat opérationnel de mobilité**.

Il s'agit d'un document contractuel conclu par la Région avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire : les AOM, les syndicats mixtes de coordination SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux.

Le contrat opérationnel porte notamment sur :

- Les **différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics** ainsi que de **répartition territoriale des points de vente physiques** ;
- La **création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité**, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les **modalités de gestion des situations dégradées** afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le **recensement et la diffusion des pratiques** de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier **pour améliorer la cohésion sociale et territoriale** ;
- L'**aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité** par les autorités organisatrices de la mobilité ;
- Les **modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités** (aires de covoiturage, service d'autopartage, arrêts de transport en commun, voies réservées, parking relais, infrastructures cyclables, bornes de recharge, etc.).

## Gestion directe ou gestion déléguée : les opérateurs de transport

La mise en œuvre concrète peut être organisée en régie directe par les collectivités territoriales mais, le plus souvent, **elles s'appuient sur des prestataires en tant qu'opérateurs de transport** dans le cadre de marché public, de délégation de service public ou de partenariat dans une SPL (société publique locale) ou une SEM (société d'économie mixte) . Par exemple, Transdev, Keolis ou SNCF Voyageurs sont des opérateurs de transport.

### Focus ferroviaire

**SNCF Réseau** gère l'infrastructure ferroviaire avec notamment la responsabilité d'organiser l'entretien et d'octroyer les sillons. **SNCF Gare et Connexions** gère les gares de voyageurs. **SNCF Voyageurs** est le principal opérateur ferroviaire français.

### Ressources

- 1— [Plan du réseau régional des transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur](#)
- 2— [Cartographie des AOM de Provence-Alpes-Côte-d'Azur](#)
- 3— [Cartographie des plans de mobilité](#)
- 4— [Cartographie interactive des bassins de mobilité](#)

Pour plus d'informations : consultez notre site web [cofees.fr](http://cofees.fr). Retrouvez nos autres Fiches Pratiques dans la rubrique « Boîtes à outils thématiques » !

Pour nous joindre : [contact\(a\)cofees.fr](mailto:contact(a)cofees.fr)

Dernière mise à jour : juillet 2025