



ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE 
ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ



POUR UNE TRANSITION ADAPTÉE AUX DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION TRANSPORTS,
MOBILITÉS, VOIRIE

Octobre 2022

Pour une transition adaptée aux déplacements du quotidien

Propositions de la commission Transports, mobilités, voirie de l'AMF

La commission « Transports, mobilités, voirie » de l'AMF réunie sous la coprésidence de Frédéric Cuillerier, maire de Saint-Ay (45) et Sylvain Laval, maire de Saint-Martin-le-Vinoux (38) a souhaité faire un certain nombre de propositions au gouvernement pour répondre aux enjeux des transitions climatique, énergétique, économique et sociale auxquels sont aujourd'hui confrontés les collectivités et leurs habitants en matière de transports et de mobilités.

Ces différentes propositions s'inscrivent dans une volonté de décentralisation de ces politiques et de différenciation de la réglementation entre les territoires, afin de répondre aux attentes en termes de mobilités des citoyens.

La commission alerte le gouvernement sur la nécessaire coopération entre les collectivités territoriales et l'État pour accompagner la transition écologique et favoriser au mieux l'acceptabilité sociale des mesures adoptées.

Pour sortir de notre dépendance aux énergies fossiles, accélérer la lutte contre le réchauffement climatique et assurer notre indépendance énergétique, l'AMF rappelle qu'il est indispensable d'investir, au sein de nos collectivités territoriales, dans la diversification des modes de transport et des énergies renouvelables.

Pour l'AMF, la réalisation de ces propositions est un prérequis indispensable à l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement pour la décarbonation de nos transports.

Les débats au sein de la commission ont porté sur :

- I La compétence mobilité
- II Le ferroviaire et les plateformes multimodales
- III Les mobilités douces
- IV Les mobilités électriques
- V Les Zones à faibles émissions (ZFE)
- VI La sécurité routière

1. La compétence mobilité

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit la couverture de l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité. Contrairement aux autres EPCI compétents de plein droit, les communautés de communes devaient se saisir de cette compétence avant le 31 mars 2021. Dans le cas contraire, les régions ont pris la compétence mobilité dans le ressort territorial des communautés de communes.

On constate aujourd'hui une partition du pays en deux blocs au niveau national :

- **Le bloc correspondant au « nord »** du territoire métropolitain, dans lequel un certain nombre de communautés de communes ont fait le choix de s'emparer de cette compétence mobilité, les régions ayant fait preuve d'un certain accompagnement ;

- **Le bloc « sud »** où, à l'inverse, peu de communautés de communes ont fait ce choix, du fait parfois d'incitations des régions visant à dissuader les communautés de communes de prendre la compétence.

Compte tenu de la crise sanitaire, du report des élections municipales, du souhait des régions de conserver la compétence mobilité et d'un manque de temps pour apprécier l'impact d'une telle prise de compétence, de nombreuses communautés de communes ne se sont pas saisies de cette compétence avant l'échéance du 31 mars 2021.

Un certain nombre de communautés de communes le regrettent, d'autant plus que l'échelon régional n'est pas forcément le plus adapté aux spécificités locales des différents territoires en termes de mobilités.

Une autre difficulté réside dans la superposition de l'exercice de la compétence mobilité par différents acteurs sur un même territoire. En effet, il existe des territoires intégrés dans lesquels la région assure un service qui vient se superposer aux services déjà existants (syndicat mixte en charge de mobilités, intercommunalités). Cette superposition de la compétence mobilité peut conduire à un problème de coordination et d'efficacité des différents services sur un même territoire, suscitant ainsi l'incompréhension des usagers.

PROPOSITIONS

➔ **Il est proposé de rouvrir, au profit des communautés de communes**, la possibilité d'engager un nouveau travail sur la prise de compétence mobilité pendant un temps déterminé suffisamment long pour fixer finement le contenu des services concernés. L'enjeu est de permettre aux territoires de se rendre compétents lorsqu'ils le souhaitent, à leur rythme et selon leurs besoins, à la carte.

➔ **Simplifier et clarifier** institutionnellement la répartition de la compétence mobilités entre les différents acteurs du territoire (régions et intercommunalités notamment) afin d'éviter une application incohérente de la compétence sur un même territoire.

➔ **Rappeler l'intérêt des syndicats mixtes SRU** pour harmoniser la prise de compétence mobilité au niveau intercommunal et dialoguer avec la région.

➔ **Favoriser les titres de transport uniques** (interopérabilité), afin de simplifier et de faciliter les démarches des usagers qui ne font pas la différence selon l'autorité compétente en matière d'exercice de la compétence.

➔ **Favoriser une instance de dialogue entre les différentes autorités compétentes en matière de mobilités** afin d'harmoniser et de coordonner les différentes stratégies de mobilité déployées par les intercommunalités, les départements et les régions pour éviter des investissements.

II. Le ferroviaire et les plateformes multimodales

Le ferroviaire est une compétence fondamentale en termes de mobilités. Il s'agit d'un mode de déplacement en capacité de drainer un nombre important de voyageurs en termes de volume et qui a la force de faire le lien entre l'ensemble des territoires. Compétence historique de l'État dans son rôle d'aménagement du territoire, ce dernier l'a délaissée au fil du temps.

Aujourd'hui, les collectivités sont confrontées à un double enjeu :

- D'une part, les zones urbaines denses, captant les flux de déplacements et l'essentiel des lieux de travail, ont besoin d'avoir une qualité de services qui monte en puissance avec de fortes fréquences (types RER). Ces besoins nécessitent un certain investissement et des travaux d'infrastructures importants.
- Et d'autre part, le reste du territoire avec les lignes historiques qui ont été fortement délaissées, dégradées ou encore fermées. Les régions ne peuvent à elles seules prendre en charge ces lignes et ne pourront rattraper des décennies de retard de l'État en la matière.

PROPOSITIONS

- ➔ **Un grand plan national de l'État consacré aux infrastructures ferroviaires**, établi en lien avec les élus locaux, constituant un investissement qui représenterait plusieurs milliards d'euros et un moyen de relance économique.
- ➔ **Redéfinir à travers ce plan les besoins ferroviaires** de manière globale afin de ne pas déséquilibrer le territoire.
- ➔ **Redéfinir en conséquence des petites lignes ferroviaires** adaptées aux besoins des habitants.
- ➔ **Prévoir**, dans ce grand plan, la réalisation de plateformes multimodales et d'infrastructures adaptées.
- ➔ **Développer le transport de marchandises** (fret ferroviaire) pour désengorger les routes et autoroutes.

III. Les mobilités douces

La France est très en retard au niveau de l'aménagement des mobilités douces (3% de liaisons douces) par rapport à ses voisins, notamment l'Allemagne (10%) et les pays du nord (12%).

Une autre difficulté réside dans le fait que ces mobilités douces se heurtent aujourd'hui à l'objectif "zéro artificialisation nette des sols", prévue par la loi climat et résilience du 22 août 2021. Cet objectif, partagé par les élus locaux, pénalise totalement les communes et les intercommunalités qui font l'effort d'investir dans les pistes cyclables et piétonnes. Ces pistes étant artificialisées, comptent dans le bilan de l'artificialisation brute et ne font pas l'objet de déduction dans le décompte des sols artificialisés.

PROPOSITIONS

- ➔ **Un grand plan national en faveur des mobilités douces**, en lien avec les collectivités territoriales.
- ➔ **Déduction des liaisons douces** dans le calcul de l'objectif «zéro artificialisation nette» prévu par la loi climat et résilience du 22 août 2021.

IV. Les mobilités électriques

Véritable défi de demain, les législations européennes et nationales ont enclenché une transition extrêmement rapide des véhicules thermiques vers les véhicules électriques.

L'enjeu sera ici la capacité d'équipement en infrastructure de recharges publiques, c'est-à-dire le déploiement des bornes de recharges qui seront nécessaires sur les espaces publics communaux et intercommunaux ou dans les équipements publics accueillant des airs de stationnement.

Un autre point de préoccupation non négligeable sera la gestion des liaisons entre les territoires par les déplacements de plus longue distance, ce qui sous-entend une planification assez fine et des capacités d'investissements importantes.

Cette transition industrielle et technologique ne se limitera pas aux véhicules légers. En effet, les constructeurs sont en capacité d'ici 2-3 ans de produire des poids lourds électriques, des autocars électriques, puis des véhicules très techniques (type travaux publics) qui nécessiteront des infrastructures pour les accueillir.

L'ordonnance du 17 novembre 2021 impose aux collectivités territoriales des quotas de véhicules à faible émission (VFE) et de véhicules à très faibles émissions (VTFE) lors du renouvellement annuel de leurs flottes (37,4 % de véhicules à très faibles émissions du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2029 et 40 % à compter du 1^{er} janvier 2030). Ces exigences de verdissement des flottes présentent pour les collectivités, bien qu'elles partagent ces objectifs, des difficultés techniques et de disponibilité pour certains véhicules. En effet, le transport collec-

tif ou encore certains véhicules très spécifiques (engin de nettoyage, de déneigement, etc.) ne sont pas suffisamment matures au niveau technologique, ce qui présente des coûts très importants pour les communes. En définitive, il ne s'agit pas d'un problème d'objectifs mais de trajectoire.

PROPOSITIONS

- **Un accompagnement technique et financier** apporté aux communes pour le déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques.
- **Absolue nécessité d'assurer un financement continu** pour faire face aux besoins exponentiels au regard de la transition technologique.
- **Demande de souplesse dans la réalisation des objectifs** relatifs au renouvellement des flottes pesant sur les collectivités territoriales.
- **Nécessité d'un temps d'adaptation**, afin que la technologie soit suffisamment mature et que la trajectoire soit compatible avec la réalité du marché (prix prohibitifs).
- **Permettre la diversification des énergies renouvelables** (Ex. : biogaz, hydrogène etc.).

V. Les Zones à faibles émissions (ZFE)

Pour lutter contre la pollution liée aux déplacements, la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 prévoit l'extension des zones à faibles émissions (ZFE). Déjà en cours de déploiement dans une dizaine de métropoles, ces dernières vont voir le jour dans 33 nouvelles agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024.

La loi a pour objet de restreindre l'accès de certains types de véhicules à ces zones dans le but de réduire progressivement les véhicules les plus anciens. En dehors de ce cadre législatif, ce sont les territoires qui définissent le périmètre de la ZFE. Ces derniers ont d'ailleurs la possibilité d'imposer des règles plus contraignantes.

Ces ZFE posent un certain nombre de problèmes :

- **Fracture territoriale** : entre les citoyens soumis à la règle (ceux qui sont dans la zone) et ceux qui ne le sont pas, entre les zones urbaines généralement soumises à la règle et les zones périurbaines et rurales non concernées par la ZFE ;
- **Effets sociaux** :
 - Les ZFE impacteront immédiatement les habitants de la zone, ces derniers n'auront pas forcément les moyens de se procurer un véhicule adéquat ;
 - Les ZFE impacteront également les habitants des zones périurbaines et rurales. En principe, ces derniers n'auront pas l'obligation de se procurer des véhicules

répondant aux dernières normes de la ZFE, cependant en pratique, ils ne pourront plus circuler dans les centres urbains concernés par la ZFE (travail, courses, etc.).

- Une législation subitement assez stricte, mais qui s'appuie sur un modèle qui sera de plus en plus ancien compte tenu de la transition énergétique, technologique et écologique du véhicule de demain ;
- Des interrogations liées au respect de la règle et de la capacité à la contrôler.

PROPOSITIONS

- ➔ **Nécessité d'une concertation** et d'une recherche d'équilibre entre les territoires afin d'éviter les fractures et les disparités sociales.
- ➔ **Demande de plus de souplesse et de liberté** pour les territoires.
- ➔ **Accompagner les communes et inter-communalités** dans les campagnes de communication pour améliorer l'acceptabilité du dispositif auprès des populations concernées.
- ➔ **Nécessaire révision des vignettes Crit'Air** aujourd'hui obsolètes.

VI. La sécurité routière

On constate beaucoup d'accidents chez les jeunes (20/21 ans) qui ont le permis de conduire depuis peu de temps. En amont, la prévention routière est négligée.

PROPOSITIONS

- ➔ **Renforcement de la formation à la sécurité routière** dans le cadre scolaire et dans le cadre de la formation professionnelle.
- ➔ **Plus de moyens accordés aux collectivités territoriales** (permis piéton/vélo, intervention de la police municipale au sein des écoles primaires).
- ➔ **Mise à disposition de matériels** d'infographie et techniques pour les acteurs locaux de la sécurité publique, cofinancement de l'éducation nationale.
- ➔ **Renforcer le rôle des commissions départementales** de sécurité routière.

25 propositions pour une transition adaptée aux déplacements du quotidien

Annoncée comme l'un des objectifs du nouveau quinquennat, l'écologie prend une place capitale dans la feuille de route mobilité du gouvernement lourdement impactée par la crise de l'énergie et les risques de rationnement.

Dépendance aux énergies fossiles, accélération de la lutte contre le réchauffement climatique, favoriser au mieux l'acceptabilité sociale des mesures adoptées, agir face à la redéfinition dans la loi LOM du paysage des AOM, toutes ces problématiques ont été débattues au sein de la commission mobilité de l'AMF dont les membres veulent être des acteurs de la transition écologique pour offrir une mobilité durable partout et pour tous.

Alors que la dépendance à l'automobile reste majeure sur de nombreux territoires et consciente de l'urgence à agir, l'AMF souhaite la concrétisation de ses propositions destinées au gouvernement pour répondre aux enjeux auxquels les collectivités territoriales et leurs habitants sont directement confrontés.