

Politique des transports, #mobilité & #logistique, des collectivités du bloc communal

Leviers d'orientation politique : état des lieux

Grilles d'analyse : trois catégories d'intercommunalités

Document préparatoire à l'étude
des programmes transport des candidats

17 février 2026

POLITIQUE DES TRANSPORTS, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE, DES COLLECTIVITÉS DU BLOC COMMUNAL

Rédacteur principal : **Timothée Mangeart** pour TDIE

**RAPPORT ÉTABLI PAR LE CONSEIL
SCIENTIFIQUE DE TDIE**

Rapporteurs : **Caroline Daude** et **Michel Savy**

Dominique Auverlot
Antoine Beyer
André Broto
Yves Crozet
Laetitia Dablanc
Thierry Dallard
Jean Debie

Jean-Philippe Dupeyron
Philippe Duron
Olivier Paul-Dubois-Taine
Jean-Baptiste de Prémare
Pierre-Alain Roche
Pierre Van Cornewal

**Ce document, et plus particulièrement sa première partie,
a fait l'objet d'une relecture attentive de la part des collaborateurs
des organismes suivants, sans que cette version les engage :**

GART, UTP-F, AMF, Intercommunalités de France, Idrrim,
France logistique, Mobil'In Pulse, Régions de France.

Il s'agit d'un document de travail toujours susceptible de précisions.



9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 80
www.tdie.eu

ÉDITORIAL

**SYLVAIN LAVAL
ET JEAN-PIERRE SERRUS**
COPRÉSIDENTS DE TDIE

Une gageure ?

TDIE poursuit son travail d'observation et d'analyse de la manière avec laquelle les questions, enjeux, objectifs des politiques de transport, sont portés dans le débat public, évalués, actualisés, infléchis à l'occasion des renouvellements démocratiques des exécutifs territoriaux.

L'observation des programmes transport – #mobilité & #logistique – préparés par les candidats aux élections municipales et intercommunales représente plusieurs défis. Comment intégrer en effet :

- le nombre d'élections (35 000 communes, 1200 intercommunalités) et la diversité des situations territoriales,
- la complexité du mode de scrutin (à l'exception des communes de la métropole lyonnaise où il y a deux scrutins, l'un pour les communes, l'autre pour la métropole, les électeurs vont voter avec un seul bulletin pour leur représentation dans deux assemblées, le Conseil municipal et le Conseil communautaire),
- le grand nombre et la technicité des leviers de politique des transports des collectivités du bloc local,
- leur imbrication entre les compétences des communes et les compétences des intercommunalités,
- leur articulation (avec parfois obligation de conformité) avec les compétences et orientations des autres collectivités, départements et régions ?
- faut-il y ajouter la complexité du champ politique en pleine évolution ?

Enfin, la politique des transports est indissociable de plusieurs autres politiques publiques sectorielles : urbanisme, logement, cadre de vie, emploi, etc. qui trouvent dans les politiques publiques de proximité du bloc communal une densité particulière et si importante pour nos concitoyens. Une gageure ?

Une méthodologie pragmatique

En 2020, la Lom qui venait d'être promulguée portait l'objectif qu'il n'y ait plus de territoire qui ne soit pas couvert par une autorité organisatrice des transports (AOM). TDIE avait fait deux choix méthodologiques. Le premier : travailler à partir d'un échantillon représentatif de la diversité des situations territoriales et politiques. Le second : proposer une grille d'analyse en



trois familles de territoires à partir de la relation des intercommunalités à la compétence d'AOM, grille fondée sur l'établissement du cadre de référence des différentes compétences transport, mobilité et logistique du bloc communal.

Cette approche méthodologique très pragmatique est renouvelée pour cette deuxième édition. En travaillant sur la base du dossier réalisé en 2020, actualisé pour l'occasion, TDIE propose un état des lieux synthétique du cadre, des leviers, outils et parfois contraintes des politiques de transport du bloc communal. Nous espérons que ce travail contribuera aux réflexions des futurs élus, des parties prenantes du monde des transports et de l'urbanisme, des journalistes généralistes, des associations et peut-être du grand public, et favorisera des débats éclairés et documentés au profit de décisions fédératrices.

Nous remercions vivement le Conseil scientifique et les collaborateurs de TDIE qui ont contribué à la préparation de cette démarche d'observation dont vous trouverez la première étape dans les pages qui suivent. Nous saluons les partenaires de TDIE qui ont accepté de se joindre à cette initiative de travail collectif. Elle est motivée par un objectif très simple à la veille d'un nouveau mandat municipal et intercommunal : identifier les signaux faibles et forts qui préfigurent les permanences et les inflexions des politiques publiques des prochaines années.

Rendez-vous avant l'été pour partager les résultats de cette observation ! ■

POLITIQUE DES TRANSPORTS, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE, DES COLLECTIVITÉS DU BLOC COMMUNAL

ÉTAT DES LIEUX, GRILLE D'ANALYSE, ÉCHANTILLON : UNE MÉTHODE D'OBSERVATION

Avec les différentes étapes de décentralisation, les collectivités territoriales jouent un rôle central dans l'élaboration des politiques de transport et de mobilité. Le couple Région-intercommunalités a émergé comme l'acteur principal en matière de transport et de mobilité. Pour autant, les communes ont conservé des responsabilités et des leviers importants, notamment via leurs compétences sur le réseau routier.

Les élections municipales et intercommunales constituent donc un moment crucial pour l'élaboration et la discussion de projets politiques en matière de transport, mobilité et logistique. Le mandat 2020-2026 a notamment été marqué par la mise en œuvre de nouveaux outils introduits par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Lom) et par le nouveau cadre de gouvernance qu'elle a posé. Les dernières années n'ont pas vu l'adoption de lois aussi structurantes, mais plusieurs textes ont donné lieu à des évolutions réglementaires qui intéressent les politiques locales de transport et de mobilité.

En 2021, la loi Climat & Résilience contenait diverses dispositions relatives aux objectifs environnementaux du secteur des transports et de la mobilité, et a notamment généralisé les zones à faibles émissions mobilité (ZFE). En 2022, la loi « 3DS » a fait évoluer la répartition des compétences entre collectivités et a notamment donné lieu à des transferts de gestion d'une partie du réseau routier. En 2023, la loi SERM a posé un nouveau cadre pour favoriser le développement de nouvelles offres de transport périurbain autour des plus grandes agglomérations.

À l'aube des élections municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2026, ce document a pour objectif de présenter un état des lieux du cadre réglementaire en matière de politiques locales de transport et de mobilité, et de proposer une grille d'analyse des programmes transport proposés par les listes candidates. Il s'agit de présenter les leviers à disposition des exécutifs du bloc communal afin d'accompagner la définition et la mise en œuvre des projets politiques portés par les candidats devant les électeurs.

Ce document comprend deux parties. Un état des lieux des compétences des collectivités du bloc communal, et en regard trois grilles d'analyse des questions qui peuvent appeler un débat d'orientation politique, à propos soit des objectifs, soit des enjeux, soit des modalités de mise en œuvre de ces compétences selon les trois grandes catégories de relation des intercommunalités au statut et aux compétences des AOM. Ces deux parties ont été conçues pour être complémentaires. ■

1. - État des lieux

Le dossier est organisé en trois chapitres. Le premier présente les documents de planification et les liens qu'ils entretiennent entre eux. Ces outils s'inscrivent dans des logiques pluriannuelles de moyen terme, et permettent d'inscrire les politiques de transport, mobilité et logistique, dans des problématiques plus larges d'aménagement du territoire, de santé publique, de développement économique, de logement, de cadre de vie, etc., à différentes échelles. Le deuxième chapitre présente l'organisation des services de mobilité à proprement parler. Il décrit de manière synthétique les principaux enjeux de financements ainsi que les questions de coordination entre collectivités. Le dernier chapitre présente les compétences en lien avec la voirie qui constitue un enjeu important des politiques publiques du bloc local : la gestion de l'infrastructure mais aussi la police des usages qui en sont faits. Cela renvoie à nouveau à l'inscription de la mobilité dans le contexte plus large de ses interactions avec les autres usages de l'espace public.

NB : cet état des lieux est rédigé à périmètre législatif en vigueur, et n'inclut donc pas les éléments du projet de loi-cadre sur les transports ou du projet de loi sur la simplification de la vie économique dont la procédure d'examen n'est pas terminée.

2. - Grilles d'analyse

Pour intégrer la diversité des situations territoriales du bloc local concernant les politiques de transport, il faut les aborder à travers trois grands types définis selon le rapport des intercommunalités à la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM) :

- Hors Ile-de-France :

- Intercommunalités qui ont le statut d'AOM
- Intercommunalités qui n'ont pas le statut d'AOM, et où les compétences d'AOM sont exercées par la Région

- Communes et intercommunalités d'Ile-de-France : en Ile-de-France, c'est l'établissement public à caractère administratif Ile-de-France Mobilités qui porte la compétence AOM. Les communes et intercommunalités y ont donc des compétences différentes du reste de la France.

Ces trois grilles d'analyses sont présentées sous une forme particulière, à travers un questionnaire. Cela permet deux démarches concomitantes ou éventuellement différentes : d'une part une formulation qui délimite l'enjeu d'une décision, l'expression d'un objectif, éventuellement les contraintes et opportunités des modalités de réalisation ; d'autre part une facilité de compréhension de l'opportunité des différentes questions, que l'on soit candidat ou que l'on soit électeur ou partie prenante du monde des transports.

Ces grilles d'analyse serviront au groupe de travail réuni autour du Conseil scientifique de TDIE pour mener à bien une étude des programmes transports, mobilité et logistique, des candidats aux élections municipales et intercommunales.

Nous avons prévu de vous présenter les résultats de cette étude avant l'été.

3. - Échantillon de l'étude en cours de réalisation

L'échantillon de l'étude reprend celui de la première démarche similaire engagée par TDIE en 2020, avec quelques ajouts.

Cet échantillon avait été constitué afin de proposer une représentation de la diversité des territoires en termes de statut, de population, de localisation.

Les territoires sur lesquels portera l'étude 2026, en se concentrant sur les programmes des candidats dans les villes centre : Aix-Marseille-Provence, Abbeville, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lisieux, Lyon, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rennes, Rouen, Saint-Denis (Ile-de-France), Saint-Denis de La Réunion, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse.

On entend par « territoire » l'ensemble composé par une commune-centre ou commune principale et l'intercommunalité à laquelle elle appartient.



Consulter le [dossier de l'étude TDIE 2020](#)

QUELS SYSTÈMES DE TRANSPORTS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ?

Les perspectives d'évolution des systèmes de mobilité portent aujourd'hui de multiples espoirs de progrès, fondés sur les mutations technologiques, la volonté de relever le défi de la transition énergétique, et la conviction que la mobilité est un droit. La mobilité, c'est la vie !

Entre prospective et réponse aux besoins du quotidien, la politique des transports vit aujourd'hui des mutations très rapides et plus profondes qu'il n'y paraît. TDIE propose un engagement collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain.

Qualité de service, intermodalité, équité territoriale, efficacité énergétique, sûreté, les attentes des usagers à l'égard des acteurs publics et privés qui concourent à la mise en œuvre des systèmes de transport sont de plus en plus exigeantes.

Trois défis bouleversent en profondeur l'économie des transports

Le premier est porté par la révolution numérique, qui remet en cause notre façon de penser, organiser et produire la mobilité. Le rythme des mutations est très rapide. Il donne aux nouveaux acteurs de la mobilité une place de plus en plus importante dans l'économie du transport. Le deuxième est colossal : comment le secteur des transports parviendra-t-il à atteindre les objectifs de l'accord de Paris ? Ses émissions de gaz à effet de serre continuent à croître.

La mobilisation collective nécessite un engagement politique de premier ordre afin d'encourager une évolution

des comportements, favoriser la R&D, développer les innovations industrielles, et mobiliser les financements nécessaires à l'entretien, à l'adaptation et à la modernisation de nos réseaux.

Enfin, de nombreuses responsabilités de l'État en matière de transport ont été décentralisées. C'est une bonne chose : les politiques de transport public sont portées par des autorités locales plus proches des besoins de nos concitoyens et des dynamiques économiques de nos territoires. Mais l'État conserve une mission et une responsabilité fondamentales : porter une vision pour l'avenir, définir des orientations et proposer un cadre pour fédérer les stratégies des acteurs publics et privés qui concourent au bon fonctionnement des systèmes de transport.

Un effort collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain

Relayer les questions de prospective, éclairer les débats préparatoires aux orientations politiques, au niveau national comme au niveau européen, rendre compte des préoccupations des professionnels et des autorités organisatrices, ce sont les objectifs du think tank TDIE depuis 25 ans.

TDIE – Transport développement inter-modalité environnement –

est une association pluraliste coprésidée par **Sylvain Laval**, Maire de Saint-Martin-le-Vinoux et président du SMMAG et **Jean-Pierre Serrus**, Maire de La Roque-d'Anthéron, vice-président en charge des Transports et de la mobilité durable de la Région Sud-PACA. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, intercommunal ou municipal, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports et des usagers.

Contact : 01 44 13 31 80
secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu
[in](#) @tdie-think-tank

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	3
ÉTAT DES LIEUX, GRILLE ANALYSE, ÉCHANTILLON : UNE MÉTHODE D'OBSERVATION	4
CHAPITRE 1 : UNE PLANIFICATION TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ MULTIMODALE ET MULTI-ÉCHELLES	9
1.1. Planification intercommunale de la mobilité et du transport de marchandise	11
1.2. Conformité multisectorielle de la planification intercommunale : le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), le Plan de protection de l'atmosphère (PPA)	10
1.3. Coordination régionale de la planification de la mobilité et du transport de marchandise : le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)	11
1.4. En Île-de-France : le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le SCoT métropolitain, le Plan climat, air, énergie métropolitain (PCAEM) et le Plan local de mobilité (PLM)	13
1.5. En entreprise : le Plan de mobilité employeur (PDME)	13
CHAPITRE 2 : ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES SERVICES DE LA MOBILITÉ : LE COUPLE INTERCOMMUNALITÉ-RÉGION	15
2.1. L'organisation de la mobilité urbaine, une compétence intercommunale	15
2.2. La Région, autorité organisatrice de la mobilité interurbaine et chef de file de l'intermodalité	17
2.3. Financement des AOM : versement mobilité, versement mobilité SRU et versement mobilité régional	19
2.4. Mobilités périurbaines et infrastructures pour l'intermodalité : une nécessaire coordination de la puissance publique	20
2.5. Applications numériques et données de mobilité	21
2.6. Trois cas particuliers pour l'organisation de la mobilité	22
CHAPITRE 3 : LA VOIRIE ET SES USAGES - LE RÔLE DU BLOC COMMUNAL ET DES AUTRES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	23
3.1. Voirie : une compétence répartie entre de nombreux acteurs	23
3.2. Usages de la voirie et pouvoirs de police	27
Tableau de synthèse : Répartition des principales compétences pour les transports, services et infrastructures, au sein du bloc communal	31
GRILLES D'ANALYSE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES	33
• Communes membres d'une intercommunalité dotée de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité	35
• Communes où la compétence d'organisation de la mobilité est exercée par substitution par la Région	49
• Communes Île-de-France	59
BIBLIO & RÉFÉRENCES	70
LISTE DES SIGLES	71



Tramway à Nantes

CHAPITRE 1

UNE PLANIFICATION TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ MULTIMODALE ET MULTI-ÉCHELLES

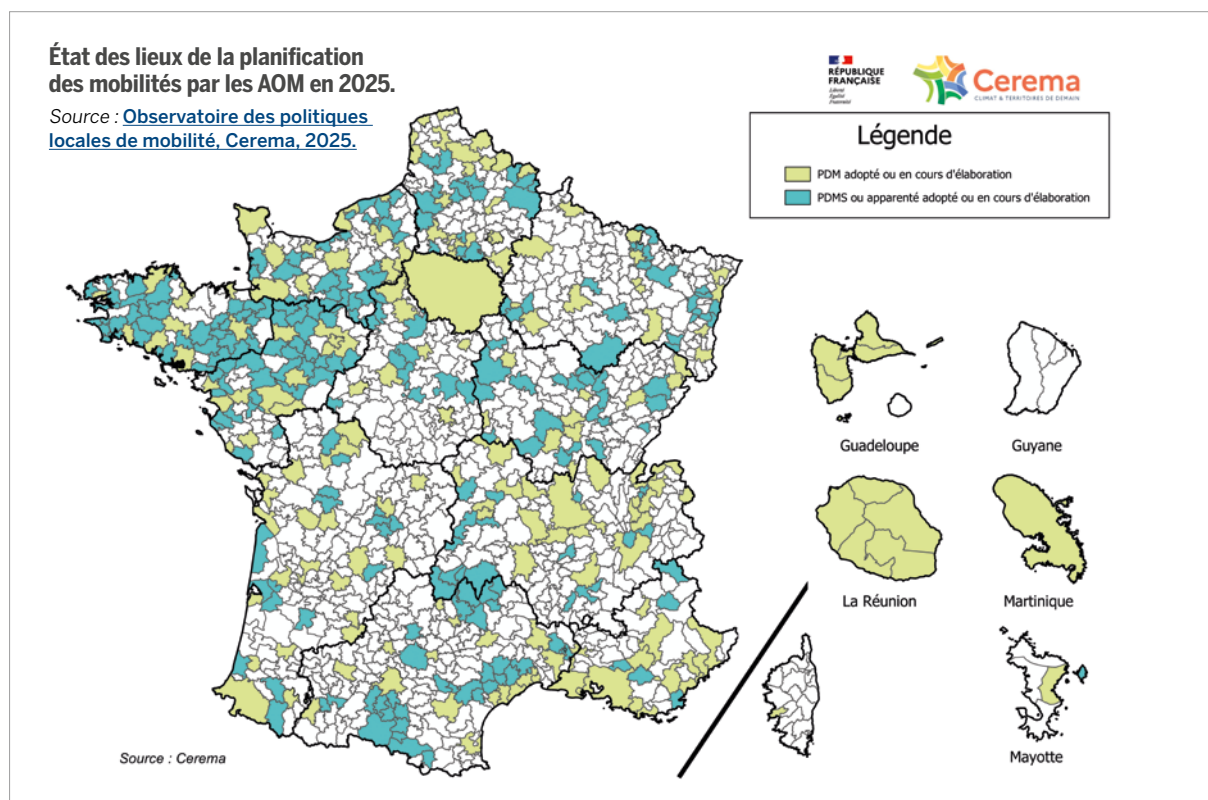
1.1 - PLANIFICATION INTERCOMMUNALE DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISE

Plan de mobilité et Plan local d'urbanisme intercommunal

Le PDM, anciennement Plan de déplacements urbains (PDU), est l'outil sectoriel de planification de moyen terme en matière de mobilité et de transport à l'échelle de l'agglomération. L'élaboration d'un PDM est une compétence des Autorités organisatrices de la mobilité intercommunales (AOM, voir partie 2). Il n'est cependant obligatoire que pour les AOM ayant un ressort territorial qui comprend tout ou partie d'une agglomération de plus de 100 000 habitants¹.

L'arrêté du 22 décembre 2021 établit la liste des AOM soumises à l'obligation d'élaboration d'un PDM². Le PDM est élaboré à l'échelle du ressort territorial et doit

être actualisé lors de l'évolution de celui-ci (par exemple après l'intégration de nouvelles communes). Le PDM définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises pour tous les modes, et hiérarchise et prévoit le financement des actions programmées. En particulier, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture - y compris le vélo et la marche -, la logistique urbaine, la voirie et le stationnement et intègre les enjeux de protection de l'environnement, d'intégration des politiques urbaines et de mobilité, d'accessibilité des transports pour tous, ou encore de sécurité des déplacements. Le PDM doit être compatible avec le SCoT du territoire, ainsi qu'avec le PPA (voir partie 1.2), et les mesures du PDM relatives aux itinéraires cyclables doivent prendre en compte le Schéma national des véloroutes (SNV) élaboré par l'État ainsi que les éventuels schémas cyclables adoptés par les départements ou les Régions.



1. - Étant donné qu'une agglomération peut être partagée entre les ressorts territoriaux de plusieurs AOM, elle peut être soumise à plusieurs PDM.

2. - [Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du CGCT](#)

Les mesures du PDM relatives au stationnement ou à l'usage partagé de la voirie sont soumises pour avis – notamment aux autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement (voir partie 3). Les mesures du PDM s'imposent aux plans locaux d'urbanisme et aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

En l'absence de PDM, le Plan local d'urbanisme ou le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLU ou PLUi), qui est le document de planification global (multisectoriel) à l'échelle locale, tient lieu de PDM. Le PLU(i) contient les orientations relatives au zonage, aux caractéristiques urbaines, architecturales, naturelles et paysagères, et aux équipements et aux réseaux.

Les communes ou les intercommunalités à qui la compétence mobilité a été transférée peuvent volontairement mettre en place un PDM ou un Plan de mobilité simplifié (PDMS). Le PDMS est un document de planification et d'orientation élaboré de manière volontaire, qui reprend les mêmes orientations générales que le PDM et est moins exigeant en ce qui concerne le contenu et l'élaboration.

Début 2025, 147 des 182 AOM qui en ont l'obligation avaient approuvé un PDM. Par ailleurs, 115 PDM et 72 PDMS avaient été élaborés à titre volontaire, et ils étaient respectivement 34 et 95 à être en cours d'élaboration.

1.2 - CONFORMITÉ MULTISECTORIELLE DE LA PLANIFICATION INTERCOMMUNALE : LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT), LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE (PPA) ET LE PLAN CLIMAT-AIR-ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)

Le PDM élaboré par l'AOM doit être compatible avec les SCoT et les PPA qui s'appliquent sur son ressort territorial.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le SCoT est un document de planification territoriale globale de long terme (20 à 25 ans environ) d'échelle intercommunale. Il doit être compatible avec les documents de planification régionaux que sont les SDAGE et les SRADDET³ et est le cadre de référence y compris juridique pour les documents de planification d'échelle inférieure que sont les PLH, PDM, PLUi⁴, cartes communales.

Par ailleurs, le SCoT fixe les orientations des principales opérations foncières et d'aménagement et des projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale. En particulier, le SCoT comprend un Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) qui précise les localisations et les conditions d'implantation des entrepôts logistiques.

Autres documents de planification de la mobilité et du transport de marchandise d'échelle intercommunale

Schéma de développement des aires de covoiturage

Les autorités organisatrices de la mobilité intercommunales et régionales (AOM et AOMR, voir partie 2) doivent établir un Schéma de développement des aires de covoiturage (SDAC). Celui-ci est destiné à faciliter la pratique du covoiturage.

Schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables

Si la compétence en matière d'aménagements pour la maîtrise de l'énergie ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre a été transférée par les communes à une intercommunalité, qu'elle soit autorité organisatrice de la mobilité ou pas, cette dernière peut élaborer un Schéma directeur de développement des infrastructures de recharge

ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE).

Le SDIRVE est élaboré en concertation avec le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, la Région, les gestionnaires de voirie, et l'AOM si ce n'est pas cette dernière qui l'élabore. Il est mis en œuvre par les communes, ou par l'intercommunalité si les communes ont transféré la compétence IRVE (voir partie 3.1). Le PDM peut tenir lieu de SDIRVE.

Schéma de desserte fluviale et Schéma de desserte ferroviaire

Le PDM peut intégrer un Schéma de desserte fluviale ou un Schéma de desserte ferroviaire (SDF) pour favoriser la multimodalité, notamment en identifiant les quais utilisables pour la logistique urbaine.

3 -SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ; SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

4 - PLH : programme local de l'habitat ; PDM : plan de mobilité ; PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal.

Le SCoT relève de la compétence obligatoire des EPCI à fiscalité propre, qui peuvent le transférer à un syndicat mixte. Cette compétence comprend l'initiative, l'élaboration et l'approbation du SCoT. Les élus compétents élaborent le SCoT en concertation avec les habitants, les représentants de l'État, du conseil régional, du conseil départemental et des chambres consulaires.

Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Le PPA est l'outil sectoriel de planification à l'échelle de l'agglomération dédié à la qualité de l'air. En particulier, il définit les objectifs permettant de réduire les niveaux de concentration en polluants dans l'atmosphère. Le PPA est élaboré par les préfets et soumis à l'avis des communes et des EPCI concernés. Un PPA est obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées. C'est uniquement dans les zones couvertes par un PPA

que les autorités disposant des pouvoirs de police peuvent mettre en place des Zones à faibles émissions mobilité (ZFE, voir partie 3).

Plans climat-air-énergie territorial (PCAET)

Le PCAET est l'outil de planification stratégique et opérationnel sectoriel des intercommunalités dédié à la lutte contre le changement climatique, son atténuation et l'adaptation. Il comporte, pour les intercommunalités qui ont la compétence IRVE (voir 3.1), des mesures relatives à celle-ci. Il est obligatoire pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants. Il peut être élaboré à l'échelle du SCoT. Les PPA et les PCAET doivent être mutuellement compatibles.

Depuis l'adoption de la loi Climat et résilience du 22 août 2021, tous les PCAET doivent comporter une étude d'opportunité de mise en place de Zone à faibles émissions mobilité (ZFE).

1.3 - COORDINATION RÉGIONALE DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISE : LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET)

Les SCoT et les PPA avec lesquels les PDM doivent être compatibles, ainsi que les PCAET, doivent eux-mêmes être compatibles avec les SRADDET des territoires sur lesquels ils s'appliquent. Le SRADDET est un document de planification territoriale globale à l'échelle de la région à moyen et à long terme.

Il a été défini par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015. Il traite des thématiques d'intermodalité, de développement des transports de personnes et de marchandise et d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional au sein d'une planification qui englobe aussi l'équilibre et l'égalité des territoires, le désenclavement des territoires ruraux, l'habitat, la gestion éco-nome de l'espace, la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la protection et la restauration de la biodiversité, ainsi que la prévention et la gestion des déchets.

Il intègre donc et se substitue aux schémas sectoriels idoines : le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) pour la qualité de l'air et la lutte contre le

changement climatique, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) pour la biodiversité, le Schéma régional de l'intermodalité (SRI) pour les mobilités, le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) pour les infrastructures de transport, et le Plan régional de prévention et gestions des déchets (PRPGD) pour les déchets. Depuis 2022, les SRADDET doivent en outre comporter un volet relatif à la planification des entrepôts logistiques - le SRADDET étant soumis, comme le PLU et le SCoT, à l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN), c'est-à-dire qu'il doit prévoir une réduction de moitié du rythme d'artificialisation des terres entre 2021 et 2031, et planifier l'arrêt de l'artificialisation des terres après 2050.

Le SRADDET est élaboré et adopté par la Région au titre de sa compétence d'aménagement du territoire⁵ à l'issue d'une concertation avec l'État, les principales collectivités concernées et leurs groupements et les chambres consulaires. Le SRADDET entre en vigueur par arrêté préfectoral. Ses objectifs s'imposent alors aux SCoT (voir ci-dessous) et à tous les documents locaux d'urbanisme (PDM, PLUi, PCAET⁶, cartes communales, chartes de parcs naturels régionaux). Réciproquement, le SRADDET doit prendre en compte au moment de son élaboration les documents locaux d'urbanisme en vigueur, et la Région doit consulter les différentes personnalités publiques associées afin d'intégrer les travaux de révision desdits documents en cours de préparation.

5. - Sauf pour les régions Île-de-France, régie par le schéma directeur de la Région Île de France (SDRIF, voir paragraphe 1.4), les régions d'Outre-mer, régies par les Schémas d'aménagement régionaux (SAR), et la Corse, régie par le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (Padduc).

6. - PDM : plan de mobilité ; PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal ; PCAET : Plan climat-air-énergie territorial.

Schéma récapitulatif des principaux documents de planification des mobilités et de leurs infrastructures

Ce schéma représente les relations entre le Plan de mobilité (PDM) et les autres documents de planification territoriale en lien avec les mobilités et leurs infrastructures. Ces plans sont mis en place par différentes collectivités territoriales. Certains ont une vocation généraliste et intègrent les mobilités au sein d'une stratégie territoriale globale (SRADDET, SCoT), tandis que d'autres concernent un secteur spécifique des politiques publiques qui a une incidence sur les mobilités (PCAET, PPA, PLH, PLUi).

Le Plan de mobilité a pour objectif de planifier l'organisation des transports, le stationnement ainsi que des financements programmés dans le domaine de la mobilité. Le schéma explicite en particulier la relation de conformité qui existe entre les différents plans, les acteurs publics en charge de la réalisation de chacun de ces documents, ainsi que le périmètre d'application des différents plans.

Ce schéma réalisé par TDIE pour la première étude des programmes transports, mobilité et logistique des candidats aux élections municipales et intercommunales 2020 n'a pas été modifié pour cette édition : les lois adoptées depuis 2020 n'ont pas eu de conséquence sur la nature des relations entre les différents documents, même si elles ont apporté des précisions au contenu de certains de ces documents.

Sraddet

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (durée de 20 ans)
- Planification territoriale globale
- Intermodalité et développement des transports
- Qualité de l'air

SCoT

Schéma de cohérence territoriale (durée de 20-25 ans)
- Cadre des différentes politiques sectorielles
- Orientation des principales opérations foncières et d'aménagement

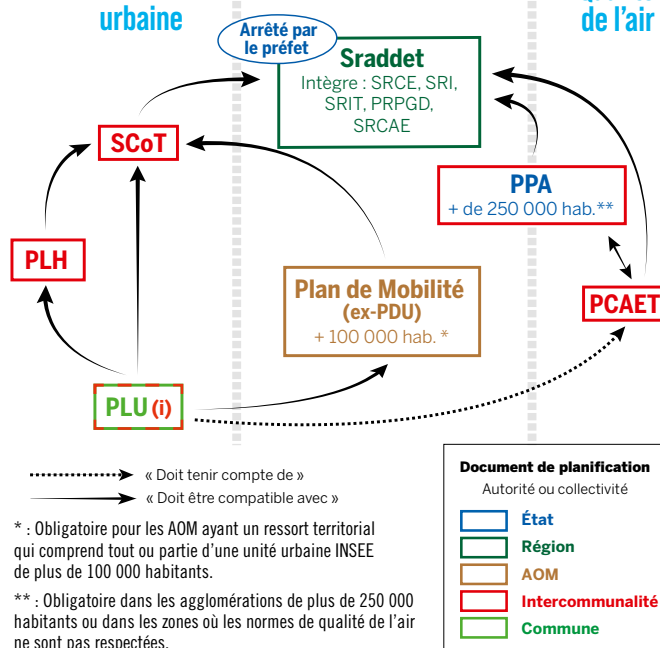
PDM (ex-PDU)

Plan de mobilité (durée de 10 ans, évalué tous les 5 ans)
- Organisation des transports
- Organisation du stationnement
- Hiérarchisation et prévision du financement des actions programmées

Planification urbaine

Mobilité

Qualité de l'air



PCAET

Plan climat-air-énergie territorial (durée de 6 ans)
- Planification des moyens de lutte contre le changement climatique
- Mesures relatives à l'électromobilité

PPA

Plan de protection de l'atmosphère (évalué tous les 5 ans)
- Planification dédiée à la qualité de l'air
- Peut proposer la création d'une ZFE

PLH

Programme local de l'habitat (durée de 6 ans)
- Définit les objectifs et principes de la politique du logement

PLU(i)

Plan local d'urbanisme (intercommunal)
- Planification des objectifs et des projets d'urbanisme
- Règle la réalisation d'aires de stationnement

Source : Plan de Mobilité (PDM) et autres documents de planification, TDIE, 2020.

1.4 - EN ÎLE-DE-FRANCE : LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF), LE SCOT MÉTROPOLITAIN, LE PLAN CLIMAT, AIR, ÉNERGIE MÉTROPOLITAIN (PCAEM) ET LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ (PLM)

Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) et PPA régional

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est l'équivalent du SRADDET en région Île-de-France. C'est un projet d'aménagement pour le territoire qui englobe les enjeux de démographie, de logement, d'emploi, d'activité économique, de transport collectif, de loisirs et de protection et de valorisation des espaces naturels. Il est élaboré par la Région et approuvé par décret du Conseil d'État. Le SDRIF en vigueur a été approuvé en juin 2025 et se projette à l'horizon 2040.

Par ailleurs, en Île-de-France, le PDM et le PPA sont élaborés à l'échelle de la région.

Métropole du Grand Paris (MGP) : SCoT métropolitain et PCAEM

Dans le cadre de ses compétences d'aménagement de l'espace métropolitain et de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie, la Métropole du Grand Paris (MGP) élabore un SCoT métropolitain et un Plan climat, air, énergie métropolitain (PCAEM), avec lequel les Plans climat, air, énergie territoriaux (PCAET) élaborés par les établissements publics territoriaux et la Ville de Paris doivent être compatibles.

Le premier SCoT métropolitain a été approuvé en juillet 2023 et se projette à l'horizon « des 15 à 20 ans à venir ». Le PCAEM est en cours de révision : un projet de modification adopté par le conseil métropolitain fait actuellement l'objet d'une consultation publique et devrait être adopté en 2026. Il couvre la période 2026-2032 et se projette à l'horizon 2050. Depuis 2018, la MGP anime les travaux du « Pacte pour une logistique métropolitaine ».

Intercommunalités : Plan local de mobilité (PLM)

Le Plan local de mobilité (PLM), propre à la Ville de Paris et aux intercommunalités de la région Île-de-France, est un document de planification qui précise et détaille le contenu du PDM régional à l'échelle municipale (Ville de Paris) ou intercommunale. Il est facultatif pour les communautés de communes. Il a succédé à partir du 1^{er} janvier 2021 au Plan local de déplacement (PLD) qui remplissait la même fonction vis-à-vis du PDU régional.



Le Plan local de mobilité de la Ville de Paris a été approuvé par le Conseil de Paris en juillet 2025.

1.5 - EN ENTREPRISE : LE PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR (PDME)

Le PDME est un projet stratégique d'entreprise pour favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle à l'échelle de l'entreprise. Il peut notamment concerner la promotion du vélo, l'incitation à l'usage de transports vertueux, l'amélioration de l'accès piéton, l'aménagement des horaires de travail, l'encouragement à l'utilisation des transports publics, la mise en place d'un service d'autopartage ou encore l'incitation au covoiturage. Le PDME est obligatoire pour les entreprises de plus de 50 employés situées dans le ressort territorial d'un PDM (que ce PDM ait été élaboré de manière volontaire ou obligatoire). Les autres entreprises peuvent élaborer un PDME à titre volontaire. Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un PDM interentreprises (PDMIE). ■



Tramway à Mulhouse

CHAPITRE 2

ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES SERVICES DE MOBILITÉ : LE COUPLE INTERCOMMUNALITÉ-RÉGION

2.1 - L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ URBAINE, UNE COMPÉTENCE INTERCOMMUNALE

Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en France

L'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité urbaine sur son ressort territorial est appelé Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Les métropoles (hors Métropole de Lyon et Métropole du Grand Paris, voir plus bas), communautés urbaines et communautés d'agglomération (à l'exception des trois CA de Martinique) sont AOM par définition.

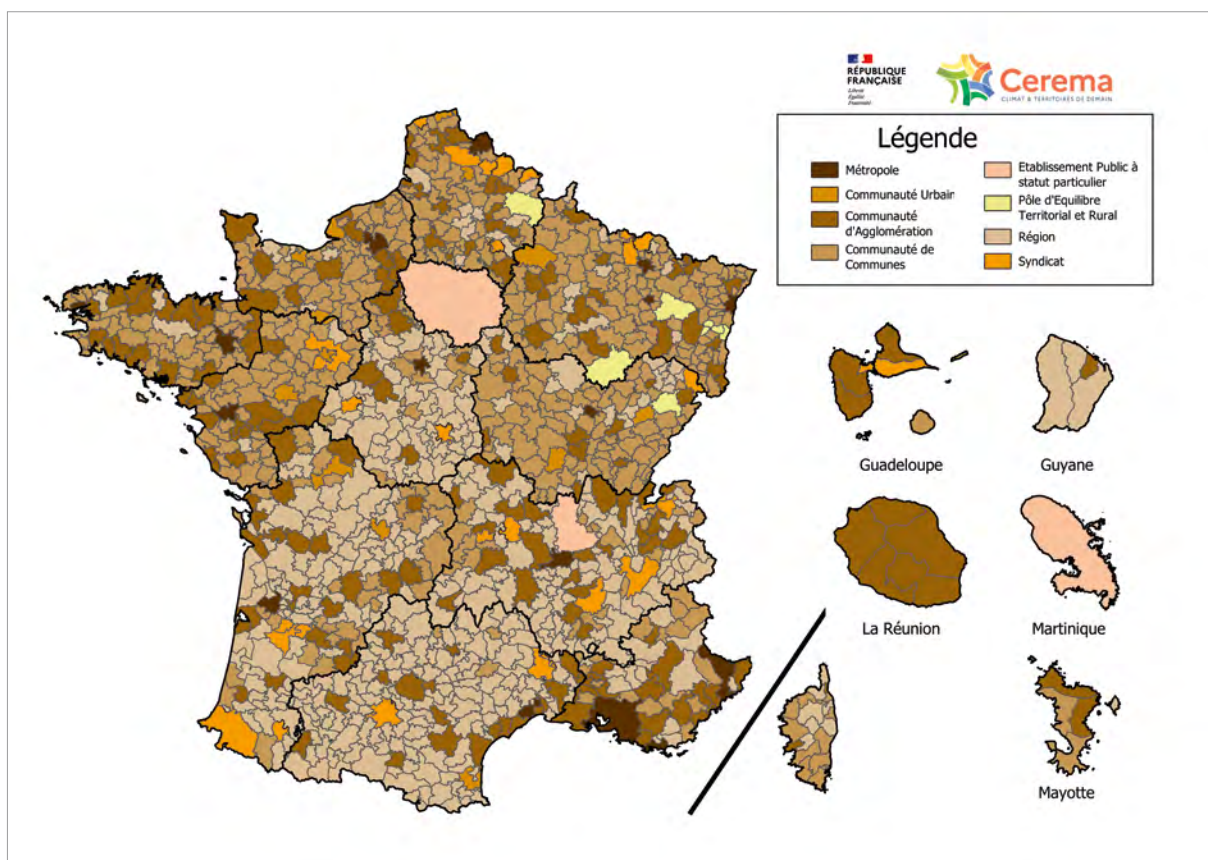
En ce qui concerne les communautés de communes, en application de la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, ces dernières avaient jusqu'à juillet 2021 pour décider d'exercer la compétence d'AOM.

Sur le territoire de celles qui n'ont pas fait ce choix, c'est désormais la Région qui est AOM - on parle d'AOM

« par substitution ». Au total, les Régions sont AOM par substitution sur le territoire de 456 communautés de communes⁷. En cas de scission, de fusion avec une autre communauté de communes, de transformation en communauté d'agglomération, ou d'intégration au sein d'un syndicat mixte (y compris l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais), d'un pôle métropolitain ou d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), ces communautés de communes peuvent demander de droit à la Région le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité sur leur territoire.

En outre, les collectivités qui sont AOM peuvent choisir de transmettre une partie ou la totalité de leurs compétences d'organisation des mobilités à un établissement public de coopération intercommunal de type syndicat mixte. On recense 26 syndicats qui sont AOM (voir carte 2).

Outre la planification de la mobilité évoquée plus haut, les compétences de l'AOM s'expriment principalement



7. - Ce chiffre ne prend pas en compte les cas particuliers de l'Île-de-France et de la Martinique (1266 et 34 communes respectivement) où des établissements publics exercent à l'échelle régionale les compétences d'organisation de la mobilité interurbaine et régionales (voir partie 2.6).

par l'organisation ou la contribution au développement de services de mobilité : des services de transport collectif, et des services de mobilités partagées et de logistique urbaine. Les politiques mises en œuvre par l'AOM doivent « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain » (article L.1231-1-1 du code des transports).

Organisation des services de transport collectif

L'AOM est responsable de l'organisation des transports collectifs sur son territoire : services réguliers de transport public de personnes, services à la demande de transport public de personnes, et services de transport scolaire.

Pour assurer l'exécution de ces services, l'AOM dispose de plusieurs modalités d'organisation de l'offre de transport :

- Elle peut assurer directement l'exploitation du service dans le cadre d'une gestion directe (par exemple en régie), lorsque le service est géré par la collectivité elle-même, avec ou sans personnalité morale.
- Elle peut également confier l'exploitation du service, pour une durée déterminée, à une entreprise, soit dans le cadre d'une convention de service public, soit dans le cadre d'un marché public, à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Dans ce cas, l'AOM définit les caractéristiques du service attendu et en confie la mise en œuvre à un opérateur chargé de l'exploitation.

Par ailleurs, l'AOM peut choisir de confier l'exploitation du service à une entité sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, à une société publique locale (SPL) ou à une société d'économie mixte (SEM)⁸.

Le tableau ci-dessous présente le mode de gestion d'un échantillon de 209 réseaux de transport urbain en France fin 2023.

Type d'exploitant	Nombre de réseau	Proportion
Opérateur privé	148	71 %
Régie	26	12 %
SPL	22	11 %
SEM	13	6 %

Mode de gestion de 209 réseaux de transport urbain au 31 décembre 2023

Source : d'après « La concurrence dans le transport urbain. Étude 2022-2023 », UTPF, 2024

Organisation de services vélos, de mobilités partagées et de logistique urbaine

En matière de mobilités partagées et de mobilités actives les textes réglementaires confèrent à l'AOM la compétence d'organiser ou de contribuer au développement des mobilités actives, et d'organiser ou de contribuer au développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Services vélo. L'AOM est compétente pour organiser, « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée », un service public de location de vélo (en libre-service ou en location longue-durée) et peut aussi proposer d'autres services tels que des stationnements sécurisés, des services de réparation, des aides à l'achat ou des offres de formation.

Autopartage. L'AOM est compétente pour organiser, « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée », un service public d'autopartage, c'est-à-dire une offre permettant l'accès à la demande à une voiture pour un usage de courte durée (trajets en boucle ou en « trace directe »). L'AOM détient également la compétence de définition et de délivrance d'un « label autopartage » aux opérateurs privés de service d'autopartage.

Covoiturage. L'AOM est compétente pour organiser, « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée », un service de covoiturage et subventionner les conducteurs, ou pour mettre à disposition des solutions pour mettre en relation des conducteurs et des passagers. L'AOM peut également créer un signe distinctif pour identifier les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. En outre, l'AOM peut aussi verser une allocation aux conducteurs qui proposent un trajet en covoiturage via des services privés de covoiturage.

Mobilité solidaire. L'AOM est compétente pour organiser ou contribuer au développement de services de « mobilité solidaire », c'est-à-dire des services de mobilité destinés à des personnes en situation de vulnérabilité économique, de handicap, ou à mobilité réduite. Cela peut notamment prendre la forme de transport à la demande (TàD). L'AOM peut également verser des aides individuelles à la mobilité à ces personnes.

Logistique urbaine. Enfin, « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée », l'AOM peut également organiser ou contribuer au développement de services de logistique urbaine (financements d'espaces logistiques urbains, création de SPL logistique, etc.).

8. - Les SPL sont des sociétés de droit privé détenues exclusivement par des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités. Les SEM sont des sociétés de droit privé détenues majoritairement par une ou plusieurs collectivités territoriales, aux côtés d'actionnaires privés.

2.2 - LA RÉGION, AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ INTERURBAINE ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ

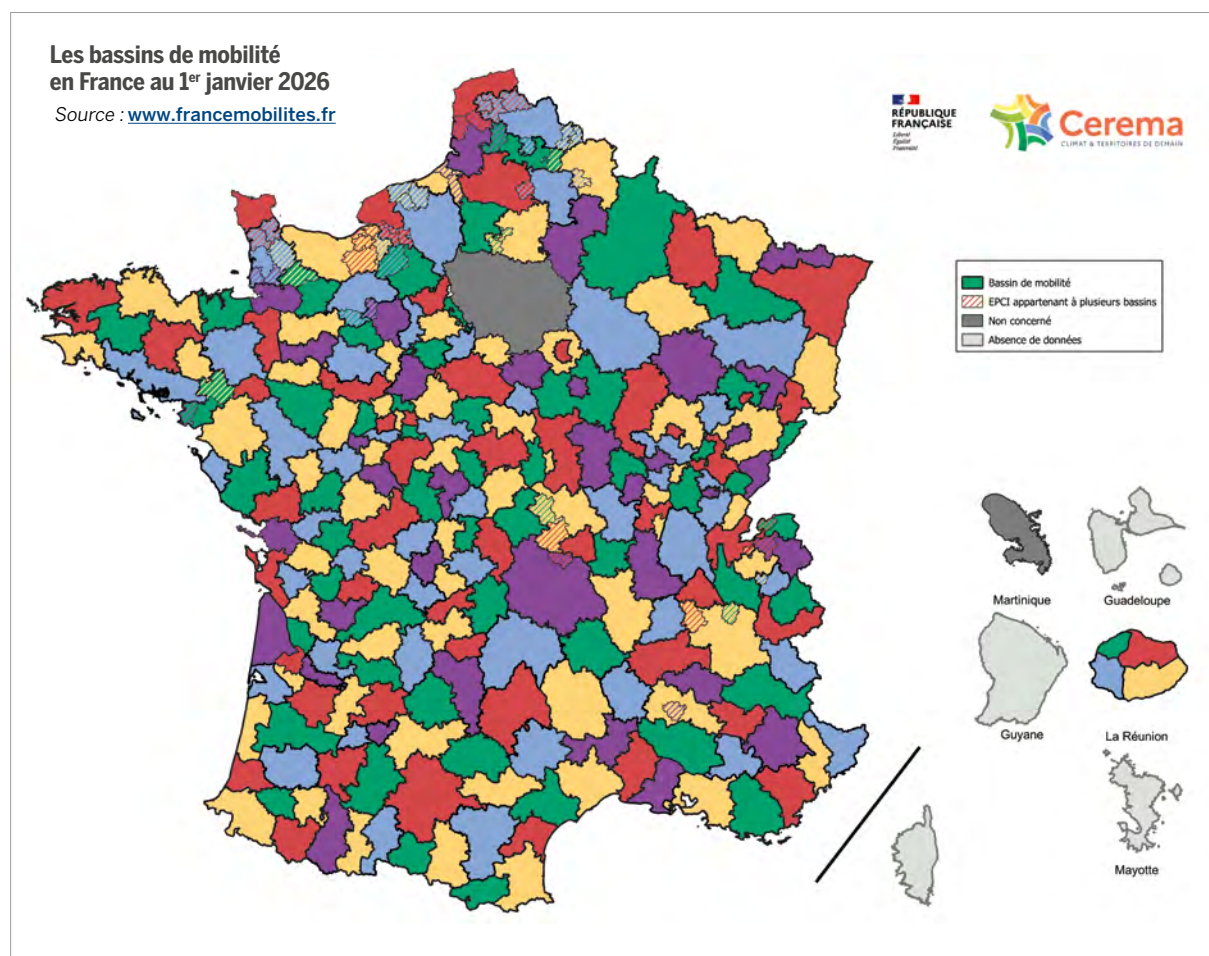
La Région, autorité organisatrice des mobilités interurbaines

Les AOM locales ne sont compétentes que pour les services de mobilité qui sont compris dans leur Ressort territorial (RT). S'il n'est pas entièrement compris au sein du ressort territorial d'une seule AOM locale, un service de mobilité relèvera de la compétence de la Région : on parle d'AOM régionale⁹ (AOMR). En particulier, une AOM locale ne peut créer une ligne de transport en commun qui sort de son ressort territorial qu'après avoir passé une convention avec l'AOMR. La compétence d'AOM de la Région s'applique aussi bien à l'organisation de services de mobilités ferroviaires que routiers.

Des services réguliers de transport interurbain peuvent aussi être opérés par les entreprises de transport

collectif routier en plus des services publics organisés par les régions : on parle de services librement organisés (SLO)¹⁰. Seules les liaisons de moins de 100 kilomètres doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des transports (ART, ex-Arafer) pour vérifier qu'elles ne nuisent pas au service public régional déjà en place. Les régions se sont aussi vu confier la gestion de certains ports et certains aérodromes.

Il est à noter que la compétence pour le transport scolaire est répartie entre les AOM locales et les AOMR selon les mêmes critères d'inclusion dans les ressorts territoriaux exposés ci-dessus. Par ailleurs, l'organisation du transport scolaire peut être déléguée à une autorité organisatrice de second rang (AO2), notamment une association de parents d'élèves ou une association familiale, un établissement d'enseignement, ou une collectivité territoriale. Enfin, en vertu de leur compétence d'action sociale, les départements organisent le transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires.



9. - Initialement partagée avec le département, cette compétence est devenue exclusivement régionale à la suite la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe.

10. - On parle aussi de « cars Macron », du nom de la « loi Macron », ou loi « Croissance, activité et égalité des chances » du 6 août 2015.

Coordination territoriale et multimodale : le rôle de la Région

Les textes réglementaires désignent la Région comme le « chef de file » des collectivités territoriales en matière de mobilité : elle joue un rôle de coordination pour l'organisation des actions communes. Pour cela, elle s'appuie notamment sur des bassins de mobilité qu'elle crée en regroupant plusieurs ressorts territoriaux d'AOM locales. La loi ne fixe aucune règle particulière pour la définition des bassins de mobilité par les Régions, si ce n'est de respecter les limites des EPCI (sauf dérogation).

De fait, les bassins de mobilité sont extrêmement hétérogènes : il y a en moyenne 5 EPCI par bassin de mobilité, mais 43 bassins ne contiennent qu'un seul EPCI, tandis que 27 en contiennent plus de 10 (avec un maximum de 21 EPCI dans un seul bassin de mobilité).

Au sein de chaque bassin de mobilité, les Régions :

- Élaborent et mettent en œuvre avec les collectivités locales et les partenaires pertinents - notamment les gestionnaires de voirie - des Contrats opérationnels de mobilité (COM) qui permettent de définir les modalités de l'action commune, en particulier en matière de dessertes, d'horaires, de tarification, d'information du public, de création de pôles d'échanges multimodaux et de systèmes de rabattement, ainsi que de gestion des situations dégradées.
- Élaborent et mettent en œuvre des Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS).

Le PAMS définit les mesures d'accompagnement à la mobilité spécifiques aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, notamment les demandeurs d'emplois, et aux personnes en situation de handicap.

Enfin, c'est la Région qui anime la mise à disposition des informations sur les déplacements sur l'ensemble de son territoire, sauf sur le territoire des métropoles où cette responsabilité est confiée à l'AOM métropolitaine (la Région peut décider de déléguer cette mission à une métropole pour tout le bassin de mobilité dans lequel la métropole se trouve).

Le syndicat mixte de transport « SRU », un dispositif de coordination entre AOM locales et AOM régionale

La loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a créé un dispositif original pour assurer la coordination entre différentes autorités organisatrices de la mobilité : le syndicat mixte de transport dit « » syndicat SRU ». Un syndicat SRU est composé de différentes AOM locales et/ou régionales et a pour objectif de favoriser la coordination des politiques de mobilité entre les ressorts territoriaux de ces dernières.

En particulier, le syndicat SRU assure la coordination des services organisés par les AOM membres, met en place un système d'information aux usagers, et coordonne la tarification des services voire assure la délivrance d'un titre de transport unique.

Région	Nombre de bassin de mobilité	Contrats opérationnels de mobilité adoptés	Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire adoptés (et en cours d'élaboration)
Auvergne-Rhône-Alpes	25	0	0 (0)
Bourgogne- Franche-Comté	35	33	0 (0)
Bretagne	10	0	0 (0)
Centre-Val de Loire	34	7	0 (0)
Grand Est	11	0	0 (11)
Hauts-de-France	10	7	9
Normandie	11	5	0 (0)
Nouvelle-Aquitaine	54	21	0 (1)
Occitanie	26 (*)	0	0 (24)
Pays de la Loire	16	9	0 (0)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	12	12	0 (0)
Total	242	84	8 (38)

(*) dont deux bassins interrégionaux

État des lieux de l'adoption des COM et des PAMS fin 2025

Source : d'après l'Observatoire des politiques locales de mobilité, France Mobilités, et Régions de France 2026

2.3 - FINANCEMENT DES AOM : VERSEMENT MOBILITÉ, VERSEMENT MOBILITÉ SRU ET VERSEMENT MOBILITÉ RÉGIONAL

Pour assurer le financement des services de mobilité qu'elles organisent, les AOM disposent de trois sources potentielles de financement : les contributions directes des collectivités à partir de leur budget général, les recettes issues de la vente de titres de transport, et le prélèvement d'un versement mobilité.

Le versement mobilité est une contribution prélevée sur l'ensemble des employeurs privés ou publics d'un ressort territorial donné qui emploient au moins onze salariés. Il s'agit d'un impôt dit « de production » : il est proportionnel à la masse salariale. Son produit est destiné au financement « des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité » qui le prélèvent (article L.2333-68 du code général des collectivités territoriales). Il existe trois types de versements mobilité définis par leurs conditions de prélèvements :

- Le Versement mobilité local (VM) peut être prélevé par les AOM locales à conditions que celles-ci organisent au moins un service régulier de transport public de personnes. A noter : dans le cas où une AOMR exerce les compétences d'AOM locale par substitution sur le territoire d'une communauté de commune, l'AOMR n'est pas autorisée à instaurer un VM. Le taux unique du VM est défini en référence à la masse salariale. Il est fixé par l'AOM, dans les limites d'un taux plafond fixé par le législateur selon des critères de population et les caractéristiques de l'AOM (voir tableau ci-dessous).
- Le Versement mobilité additionnel (VMA) peut être prélevé par les syndicats SRU pour assurer le financement de ses compétences en matière de coordination des politiques de mobilité. Son taux maximal est fixé à 0,5 % de la masse salariale.



Vue aérienne de Rouen

- Le Versement mobilité régional et rural (VMRR) a été introduit par la loi de finances pour 2025 (loi n° 2025-127 du 14 février 2025). Il peut être mis en œuvre par les AOM régionales sur tout ou partie de leur territoire après qu'elles ont motivé le taux appliqué en listant les services de mobilité mis en place ou envisagés qui le justifient. Son taux maximal est fixé à 0,15 % des salaires. Les communautés de communes du territoire régional qui sont AOM reçoivent de droit une part du VMR. Cette part est calculée au prorata de la population de chaque communauté de communes de la région, sur la base de 10 % du produit total du VMR (par exemple, si une communauté de commune comporte 5 % des habitants des communautés de commune de la région, elle reçoit de droit $10 \% \times 5 \% = 0,5 \%$ du VMR).

Le comité des partenaires

Les autorités organisatrices de la mobilité sont tenues de créer un Comité des partenaires (CP). Le comité des partenaires est consulté au moins tous les six mois sur l'évolution du taux du versement mobilité et sur l'offre de mobilité organisée par l'AOM. Le comité des partenaires est constitué à hauteur d'au moins 50 % par des représentants des employeurs du territoire, ainsi que des associations d'usagers ou d'habitants du territoire, et d'habitants tirés au sort.

Le comité des partenaires est également consulté sur les projets de Serm (voir plus bas).

Seuil de population	Sans commune touristique		Avec commune touristique	
	Sans TCSP	Avec TCSP	Sans TCSP	Avec TCSP
0 à 10 000	0 %	0 %	0,55 %	0,55 %
10 000 à 50 000	0,55 %	0,55 %	0,75 %	0,75 %
50 000 à 100 000	0,55 %	0,85 %	0,75 %	1,05 %
Plus de 100 000 *	1,05 %	1,80 %	1,25 %	2,00 %

* Pour les AOM de plus de 100 000 habitants qui ne sont pas des EPCI ou qui ne contiennent pas d'EPCI, le taux plafond est réduit de 0,05 %.

Limite maximale de taux de versement mobilité local selon la population du ressort territorial de l'AOM et les caractéristiques du territoire

2.4 - MOBILITÉS PÉRIURBAINES ET INFRASTRUCTURES POUR L'INTERMODALITÉ : UNE NÉCESSAIRE COORDINATION DES POLITIQUES DES DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS

INFRASTRUCTURES POUR L'INTERMODALITÉ

Pôles d'échanges multimodaux et parkings relais

Un pôle d'échanges multimodal est un espace aménagé facilitant l'interconnexion entre différents modes de transport. Ce sont les AOM et les AOMR qui sont compétentes pour l'aménagement et la gestion des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des parkings relais (P+R) en lien avec les réseaux de transport collectif qu'elles organisent respectivement.

À l'exception de celles qui ont été transférées aux régions, les gares ferroviaires et leurs parkings sont la responsabilité du groupe SNCF au travers de Gare & Connexions, une filiale de SNCF Réseau.

La planification et la coordination de l'aménagement de ces infrastructures sont assurées par la Région via le SRADDET (voir partie 1).

Gares routières et services librement organisés

Pour ce qui concerne les gares routières, aucune compétence spécifique n'est définie par la loi. Cela signifie en particulier que les infrastructures pour les Services librement organisés (SLO), c'est-à-dire les liaisons interurbaines par autocar non-organisées par la puissance publique et opérée par des entreprises privées, font l'objet de politiques publiques extrêmement disparates¹¹.

LES SERM : UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT

Les services express régionaux métropolitains : une perspective de développement de l'offre de transports collectifs dans le cadre de partenariats État-Région-intercommunalités

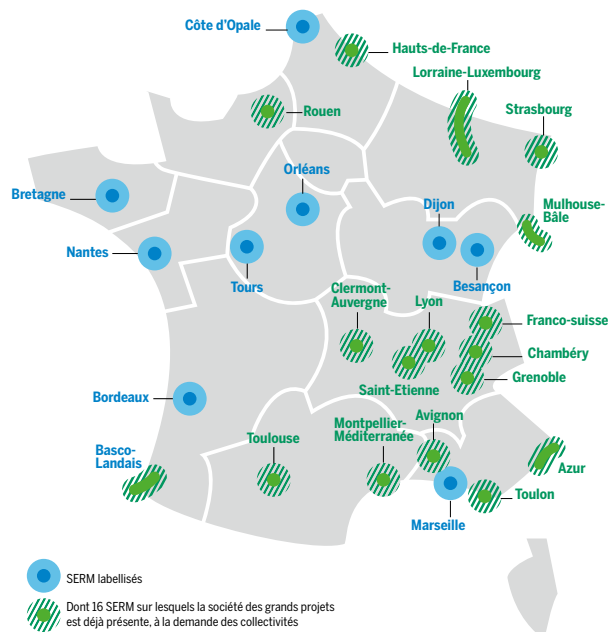
La loi du 27 décembre 2023 définit les Services express régionaux métropolitains (Serm) et le cadre réglementaire pour leur développement. Les Serm sont pensés sur le modèle des RER franciliens. Ils sont « prioritairement » des projets de renforcement de l'offre ferroviaire, mais sont multimodaux dans la mesure où ils peuvent aussi comprendre d'autres transports collectifs (bus ou cars à haut niveau de service, métros, tramways, transport par câble, transport fluvial), des infrastructures cyclables, des services d'auto-

bilité partagée (covoiturage, autopartage), ainsi que les gares et les pôles d'échanges multimodaux afférents. Les Serm font l'objet d'une labellisation par l'État à partir de propositions soumises conjointement par les AOM et les Régions des territoires concernés réunis dans un GIP. Ils doivent être conformes aux SRADDET et aux SCoT. Pour chaque Serm labellisé, une convention d'une durée de 10 ans renouvelable est établie entre le groupement d'intérêt public porteur du projet de Serm d'une part, et l'État et les AOM d'autre part.

À date de fin décembre 2025, 26 projets de Serm avaient été labellisés par l'État.

Afin de contribuer à l'élaboration des projets de Serm ou à leur mise en œuvre, la Société du Grand Paris est renommée en Société des Grands Projets (SGP) et son périmètre d'intervention a été élargi par la loi Serm du 27 décembre 2023. La SGP peut intervenir sur l'ensemble du territoire national (et plus seulement l'Île-de-France) et ses interventions peuvent concerner aussi bien du transport de fret que de voyageurs, et aussi bien des services que des réseaux de transport. Elle peut participer à l'élaboration, au financement ou être maître d'ouvrage des Serm.

À date de décembre 2025, la SGP était impliquée dans 16 projets de Serm.



Les 26 projets de SERM labellisés en 2025

Source : Société des Grands Projets, 2025

11. - Un rapport de l'IGEDD souligne qu'« En droit, aucun acteur public ne porte donc la responsabilité de créer ou gérer une gare routière et même de la supprimer ». Voir : Mission relative aux gares routières, IGEDD, juin 2025. Les préconisations de ce rapport pourraient être transcrites dans la loi dans les prochains mois.



2.5 - APPLICATIONS NUMÉRIQUES ET DONNÉES DE MOBILITÉ

Services d'information et services numériques multimodaux

Les autorités organisatrices de la mobilité veillent à l'existence d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial, y compris sur les services qu'elles n'organisent pas elles-mêmes.

Par ailleurs, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent décider de mettre en place un Service numérique multimodal (SNM). Celui-ci doit alors proposer à la vente les titres de transport pour l'ensemble des services organisés par l'AOM sur son territoire. En outre, si son SNM propose à la vente des titres de transport pour d'autres services de mobilité, l'AOM doit, pour chacune des catégories de services dont elle vend des titres, sélectionner « de manière

non-discriminatoire » les services dont elle propose des titres à la vente en réponse aux requêtes électroniques des consommateurs.

Partage des données numériques de mobilité

Afin de compléter leur connaissance des mobilités sur leur ressort territorial, la loi prévoit que les AOM aient accès aux données issues des services numériques d'assistance aux déplacements.

L'ensemble des opérateurs de services de mobilité, y compris les AOM pour les services qu'elles organisent, doivent partager les données statiques, historiques et dynamiques de déplacements que ces services génèrent. Ce sont les métropoles qui sont responsables de la collecte de ces données pour les transports de leur territoire, et les Régions pour le reste du territoire – avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle de son bassin de mobilité.

2.6 - TROIS CAS PARTICULIERS POUR L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ

Le cas particulier de l'Île-de-France

Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. L'établissement public administratif est en particulier chargé de fixer le tracé des nouvelles lignes de transport public, d'acquiescer les matériels roulants, de fixer la tarification, et de contractualiser avec les opérateurs de services de transport¹². Une fois que le réseau du Grand Paris Express sera livré, IDFM sera également gestionnaire des services tandis que la RATP sera gestionnaire de l'infrastructure (voir paragraphe suivant).

Il existe des syndicats de transports locaux avec lesquels IDFM a signé des conventions ou des délégations de compétences. Ces syndicats bénéficient dès lors d'un statut d'autorité organisatrice de proximité (AOP). IDFM est présidé par la présidente du conseil régional d'Île-de-France, et administré par un Conseil de 33 membres : 17 représentants de la région, les 7 présidents des Conseils départementaux, un représentant de la chambre de commerce d'Île-de-France, un représentant du Comité des transports publics, 5 représentants du Conseil de Paris, et un représentant des EPCI d'Île-de-France.

Île-de-France Mobilités bénéficie de taux plafonds de versement mobilité spécifiques et variables au sein de son ressort territorial. Les taux plafonds du VM francilien s'établissent à : 3,20 % à Paris et dans les trois départements de petite couronne ; 2,01 % dans les communes des départements de grande couronne incluses dans l'unité urbaine parisienne ; et de 1,6 % dans les communes des départements de grande couronne non-incluses dans l'unité urbaine parisienne.

En outre, en vertu d'un accord passé avec IDFM, l'Agence métropolitaine des mobilités partagées (Agemob) exerce la compétence d'organisation de l'offre de vélos en libre-service sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. L'Agemob a initialement été créée sous le nom de Syndicat mixte Autolib' en 2009 (entre 2009 et 2025, l'Agemob a eu depuis eu plusieurs noms dont notamment celui de Syndicat Vélib' Autolib' Métropole, SAVM). En effet, outre la compétence vélo en libre-service et l'organisation du service Vélib', l'Agemob a également exercé la compétence d'organisation d'un service d'autopartage avec le service Autolib' entre 2011 et 2018. L'Agemob est un syndicat mixte. Au 31 décembre 2024, elle comprenait 95 adhérents : 88 communes, 3 établissements publics territoriaux (EPT), 2 départements, la Métropole du Grand Paris, et la Région Île-de-France.

Autorités organisatrices de la mobilité uniques en outre-mer : le cas particulier de la Martinique

Depuis la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 dite loi Grenelle II, les départements et régions d'outre-mer ainsi que les collectivités territoriales à statut particulier de Guyane et de Martinique ont la possibilité de constituer une autorité organisatrice de la mobilité unique qui exerce les compétences d'AOM locale et d'AOM régionale.

Le conseil régional de la Martinique est la seule collectivité à avoir délibéré en ce sens, le 18 décembre 2014. En conséquence, Martinique Transport (MT), un établissement public à statut particulier, exerce les compétences d'AOM et d'AOMR sur l'ensemble du territoire de la Martinique. Le conseil d'administration de Martinique Transport est composé de représentants de la collectivité territoriale de Martinique (CTM) et des trois intercommunalités du territoire : la communauté d'agglomération du centre de la Martinique (CACEM), la communauté d'agglomération de l'espace Sud Martinique (CAESM), et la communauté d'agglomération du pays Nord Martinique (CAP NORD Martinique). La CTM dispose de la majorité des sièges au conseil d'administration de MT et MT est présidé par le ou la présidente de la CTM.

Le cas particulier de la Métropole de Lyon et du Rhône

La Métropole de Lyon, ou Grand Lyon, est une des deux collectivités à statut particulier française (avec Paris). Elle a été créée le 1^{er} janvier 2015 par la loi MAPTAM ; elle est issue de la communauté urbaine de Lyon, qui s'étendait sur le même périmètre. Elle a la particularité d'avoir fusionné avec le département du Rhône sur son territoire, ce qui fait d'elle une collectivité territoriale, et non un Établissement public de coopération intercommunal (EPCI). Elle possède donc les compétences habituellement exercées par les métropoles et les départements, et est dotée d'un mode de scrutin particulier.

En ce qui concerne les politiques de mobilité, la LOM a modifié le statut de l'autorité organisatrice. Le SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) devient un Établissement public local (EPL) dont la gouvernance est fixée par la loi. Il rassemble dans sa composition et dans son ressort territorial l'ensemble des intercommunalités du département du Rhône, et est présidé par le Président de la métropole de Lyon ou son représentant désigné. Par ailleurs, le SYTRAL est responsable des cars interurbains sur l'ensemble de son territoire, ainsi que de la liaison Rhônexpress entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry – missions qui étaient auparavant exercées par le département. ■

12. - Actuellement, l'exploitation des transports en Île-de-France est assurée par la RATP, la SNCF et 70 entreprises privées du réseau dit « Optile » (grande couronne) dans le cadre de contrats de gré-à-gré. La loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » du 27 juin 2018, en application du règlement européen (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016, prévoit la mise en concurrence par appel d'offre des différents réseaux sur les périodes 2019-2023 pour les tramways et les bus, 2023-2033 pour les métros et les transiliens, et 2023-2039 pour les RER.

CHAPITRE 3

LA VOIRIE ET SES USAGES : LE RÔLE DU BLOC COMMUNAL ET DES AUTRES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

3.1 - VOIRIE : UNE COMPÉTENCE RÉPARTIE ENTRE DE NOMBREUX ACTEURS

Qu'est-ce que la voirie ?

La voirie est le support d'une grande part des déplacements d'un territoire : déplacements automobiles et vélos, mais aussi marche et transports routiers de voyageurs comme de marchandises. Son aménagement participe à la répartition de l'espace alloué aux différents modes.

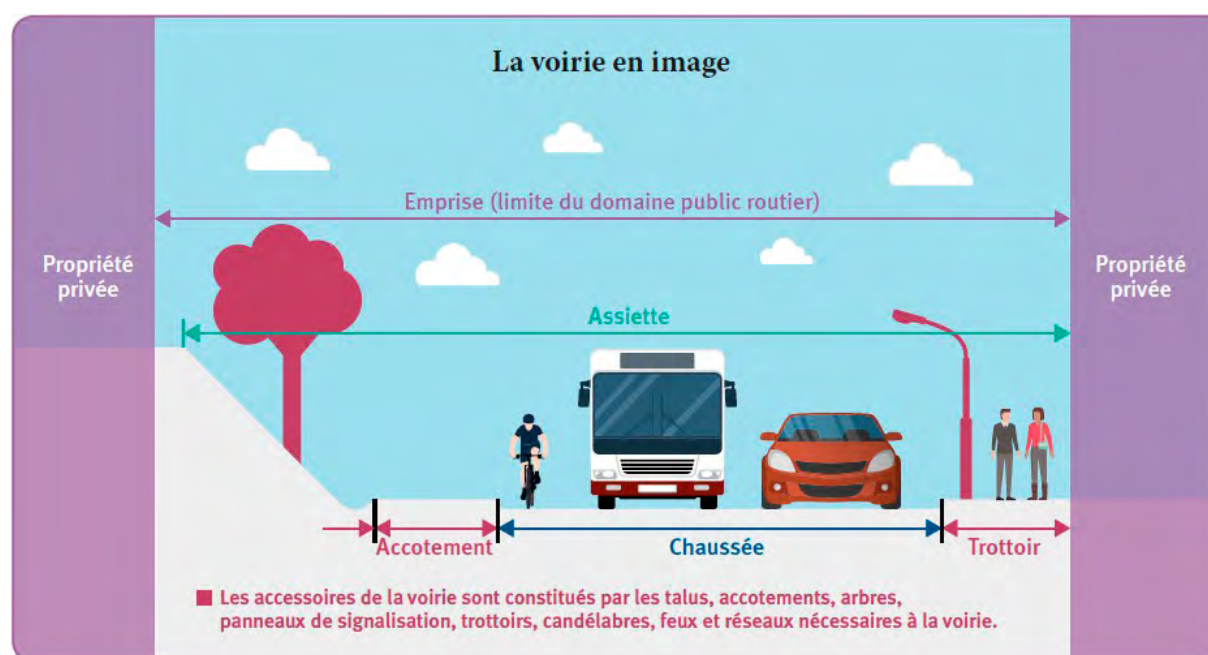
Les limites de la voirie et les éléments qui lui sont rattachés sont définis par la jurisprudence. Ainsi, en plus de la chaussée à proprement parler, les accotements (qui comprennent les aires de stationnement sur voirie), les trottoirs, les ouvrages d'art, les pistes cyclables, les ouvrages d'évacuation des eaux pluviales, les dispositifs de signalisation routière, les arbres, murs et clôtures construits sur le domaine public, les talus nécessaires au soutien ou à la protection de la chaussée, les parkings entourés de voies affectées à la circulation publique et les sous-sols font partie de la voirie.

En revanche, seuls les terre-pleins centraux qui forment un îlot directionnel (non-aménagé) appartiennent à la voirie. De même, les espaces non-goudronnés n'appartiennent à la voirie que s'ils desservent des propriétés riveraines et s'étendent de la voie jusqu'au bâti. Les parcs, les bacs à fleur (sauf ceux situés au milieu d'un carrefour) et les sentes techniques ne font pas partie de la voirie¹³.

Cependant, lors d'un transfert de compétence, ce sont les collectivités qui décident quels éléments intégrer au périmètre de la compétence voirie (voir paragraphes suivants).

On peut distinguer trois volets au sein de la compétence de gestion de voirie, normalement insécable :

- La création de voiries : construction des voies nouvelles ou ouverture à la circulation de voies préexistantes issues du domaine privé (dans le respect du plan d'urbanisme) ;
- L'aménagement de la voirie : modification de l'emprise de la voirie par empiètement sur les propriétés riveraines, avec ou sans modification de l'axe de la plate-



La voirie et les différents éléments qui la composent

Source : AdCF/Gart, 2013

13. - Source : La compétence voirie, guide juridique AdCF/Gart, septembre 2013

forme (élargissement et redressement), et réalisation d'équipements routiers et d'aménagements de stationnement ;

- L'entretien et la conservation de la voirie : obligation de travaux de maintien en état des voiries, notamment pour assurer la sécurité routière.

Réseau communal, un partage complexe entre communes et intercommunalité

Cadre général de la répartition des compétences au sein du bloc communal : compétences obligatoires, optionnelles et facultatives

Pour chaque catégorie d'intercommunalités, la loi définit un certain nombre de compétences obligatoires. Les communautés de communes et d'agglomération sont également tenues d'exercer au moins trois compétences optionnelles parmi celles proposées par la loi. Cette obligation ne concerne pas les communautés urbaines et les métropoles. Le libellé des compétences obligatoires et optionnelles est défini par la loi (voir paragraphe suivant).

Pour un certain nombre de compétences obligatoires et optionnelles¹⁴ (et seulement pour celles-ci), la loi prévoit la définition d'un intérêt communautaire par le conseil communautaire, qui l'établit par une délibération prise à la majorité qualifiée des deux tiers de ses membres¹⁵. L'intérêt communautaire établit la ligne de partage entre l'intervention de la communauté et celle de ses communes membres.

En plus des compétences obligatoires et optionnelles, les communes peuvent transférer les compétences qu'elles souhaitent par délibérations concordantes : on parle alors de compétences facultatives. Le libellé de la compétence intercommunale est alors libre (pour être valide, il doit ne présenter aucune ambiguïté).

Communautés urbaines et métropoles : compétence obligatoire

La compétence voirie est une compétence obligatoire pour les communautés urbaines et les métropoles. Les articles L. 5215-20 et L.5217-2 Code général des collectivités territoriales établissent les libellés suivants :

- Les communautés urbaines ayant vu le jour avant 1999 sont compétentes pour la voirie, la signalisation, la création et l'entretien des infrastructures de charge de véhicules électriques.

- Pour les communautés urbaines ayant vu le jour après 1999, la compétence voirie est intégrée à la compétence mobilité. En plus de l'organisation de la mobilité, elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien de voirie, la signalisation, les parcs et aires de stationnement, et le plan de mobilité.
- Les métropoles sont compétentes pour la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie, la signalisation, les abris de voyageurs, les parcs et aires de stationnement et le plan de mobilité. Sur leur territoire, les voies départementales sont obligatoirement transférées aux métropoles.

Communautés de communes et communautés d'agglomération : compétence optionnelle ou facultative

Les communautés de communes et les communautés d'agglomération peuvent exercer des compétences liées à la voirie à titre optionnel ou à titre facultatif. Les articles 5214 et 5216 du Code général des collectivités territoriales définissent le libellé de la compétence exercée à titre optionnel comme suit :

- Pour les communautés de communes : « création, aménagement et entretien de la voirie » ;
- Pour les communautés d'agglomération : « création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parc d'intérêt communautaire ».

Comme signalé au paragraphe précédent, le libellé de la compétence est libre dès lors que la compétence est exercée à titre facultatif.

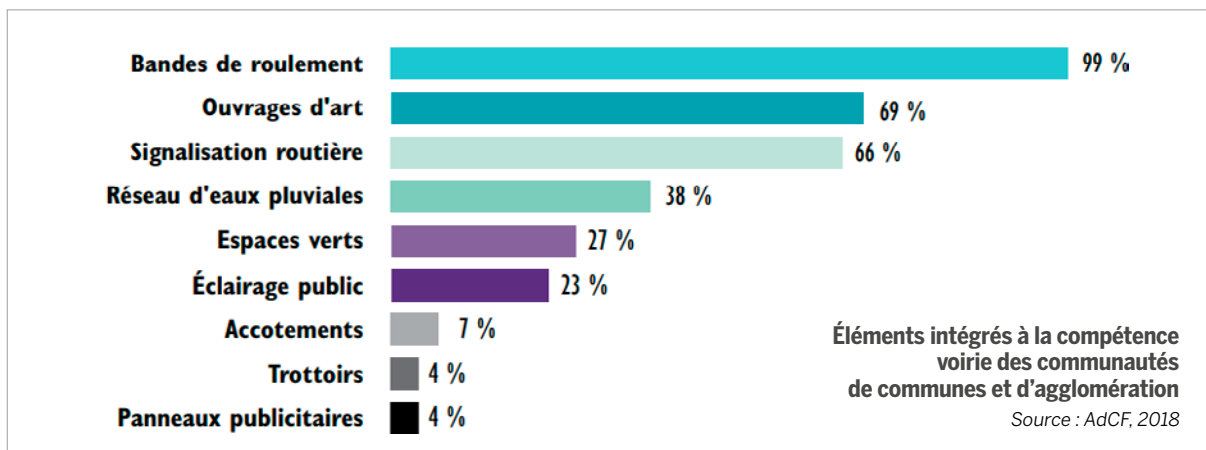
En l'absence de transfert de la compétence voirie, un service voirie commun à plusieurs communes peut être créé. Le service est alors géré par l'intercommunalité à laquelle appartiennent ces communes. De même, il est possible de mettre en place une centrale d'achat ou d'effectuer des commandes groupées. La mutualisation de la compétence voirie peut aussi se faire via une délégation de compétence ou une convention de prestation de service (la compétence transférée peut aussi être « rendue » aux communes via ce même mécanisme de prestation de service).

Le dernier état des lieux sur la répartition de la compétence voirie au sein du bloc communal a été réalisé en mai 2018 par Intercommunalités de France¹⁶. 175 des 1 009 communautés de communes de France et 33 des 222 communautés d'agglomération de France ont répondu.

14. - C'est notamment le cas pour toutes les compétences optionnelles des communautés de communes.

15. - L'intercommunalité dispose d'un délai de deux ans à compter du transfert effectif d'une compétence pour définir l'intérêt communautaire. À défaut, la communauté exerce la totalité de la compétence.

16. - *La mise en œuvre de la compétence voirie au sein du bloc local. Un périmètre variable pour diverses modalités d'exercice.* Assemblée des communautés de France (AdCF), mai 2018



Dans 65 % des communautés de communes et 62 % des communautés d'agglomération étudiées, la compétence voirie a été transférée¹⁷ ; dans 89 % des cas, ce transfert a été fait à titre optionnel. Cependant, seules 25 % des communautés de communes et 37 % des communautés d'agglomération ont transféré l'ensemble de la voirie. À l'inverse, elles sont respectivement 21 % et 37 % à avoir défini moins de 10% de la voirie comme d'intérêt communautaire (voir paragraphe précédent). La définition des voies d'intérêt communautaire se fait plutôt nominativement pour les petites intercommunalités, et plutôt par la mise en place de critères particuliers de désignation (nature de la desserte ou taille par exemple) dans les grandes intercommunalités. La grande majorité des transferts de voirie s'effectue sous le régime de la mise à disposition plutôt que par transfert en pleine propriété.

Les intercommunalités auxquelles moins de 10 % de la voirie du territoire a été transférée sont en majorité dotées de compétences de gestion de la voirie qui intègrent de nombreux éléments (ouvrages d'art, espaces verts, trottoirs, ...). Pour les autres intercommunalités, on observe plutôt une corrélation entre la part des voiries transférées ou la population des intercommunalités et l'ampleur du périmètre de la compétence voirie.

Enfin, 19 % des communautés d'agglomération et 7 % des communautés de commune ont reçu la gestion du réseau routier départemental de leur périmètre en délégation (il s'agit principalement des intercommunalités les plus peuplées).

Transports en commun en site propre

La mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) nécessite par nature une intervention sur la voirie publique. C'est bien l'AOM, en tant que détenteur de la compétence transports publics, qui est maître d'ouvrage d'un TCSP. La loi prévoit en outre que la circu-

lation d'un service de transport collectif en site propre entraîne l'intérêt communautaire des voies publiques supportant cette circulation et des trottoirs adjacents à ces voies.

Le cas particulier de la Métropole du Grand Paris

La métropole du Grand Paris (MGP) est constituée de 11 Établissements public territoriaux (EPT) et de la Ville de Paris.

Contrairement aux autres métropoles françaises, elle n'a ni la compétence mobilité, ni la compétence voirie. Ses compétences sont :

- L'aménagement de l'espace métropolitain ;
- Le développement et l'aménagement économique, social et culturel ;
- La politique locale de l'habitat ;
- La protection et la mise en valeur de l'environnement et la politique du cadre de vie ;
- La gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

Au sein de l'espace métropolitain, 67 % des collectivités, dont Paris, sont compétentes en matière de voirie. Les 33 % restantes ont délégué leur compétence à l'un des 11 EPT de la MGP. La Métropole du Grand Paris joue par ailleurs un rôle volontaire de plateforme de coordination entre les 131 communes qui la composent, notamment sur la pollution de l'air et la mise en place d'une zone à faibles émissions par exemple. Par ailleurs, la Ville de Paris elle-même est une exception, étant donné que, sur son territoire, le Préfet de police conserve une compétence voirie : il peut émettre des prescriptions sur un ensemble de voies désignés par arrêté, et un avis sur un autre ensemble de voies de la Ville.

17 - On observe un minimum de transfert pour la catégorie intermédiaire des groupements de 30 000 à 70 000 habitants. Les plus petites et les plus grandes communautés de communes et communautés d'agglomération sont celles qui transfèrent le plus fréquemment la compétence.



Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

En plus des compétences voirie déjà mentionnées, les communes sont compétentes pour la mise en place et la gestion d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides (IRVE). Elles peuvent transférer cette compétence à leur intercommunalité, à leur AOM le cas échéant, à une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution d'électricité ou aux établissements publics de coopération intercommunale compétents pour l'aménagement ou l'énergie.

Réseau national et réseau départemental : un partage entre État, Régions et départements en cours de recomposition

Réseau départemental

Le réseau départemental totalise 378 000 kilomètres de voirie. À l'exception des portions au sein des territoires des métropoles (voir paragraphes précédents), les départements exercent la compétence de gestion de la voirie départementale en vertu de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Par ailleurs, la loi NOTRe donne aux Régions la possibilité de financer les itinéraires routiers d'intérêt régional et identifiés comme tels dans un schéma régional (SRADDET, voir partie 1).

Réseau national

Le réseau national totalise 21 000 kilomètres de routes et autoroutes et 24 000 ponts environ, réseau qui supporte plus d'un tiers du trafic routier total.

Parmi ces 21 000 km, 9 000 kilomètres d'autoroutes sont concédés par l'État à des opérateurs tiers, privés et publics via plusieurs contrats de concessions. Ce sont les contrats de concessions qui définissent les obligations du concessionnaire ainsi que la tarification appliquée. La Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) est en charge de la gestion et du contrôle des concessions autoroutières et est responsable des appels d'offres des nouvelles concessions et nouveaux contrats de partenariats routiers sur le réseau routier national. L'Autorité de régulation des transports (ART) est saisie pour avis sur la rentabilité de tout avenant aux contrats de concessions ayant un effet sur les tarifs, afin d'éviter les rentabilités excessives, ainsi que de contrôler la passation des marchés par les sociétés concessionnaires.

Le réseau routier national non-concédé (RRN NC) comprend 12 000 kilomètres de voirie. La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite loi 3DS) a donné lieu au transfert aux collectivités territoriales d'une partie du RRN NC :

- 920 kilomètres de voirie du RRN NC ont été transféré par l'État à 14 départements et 2 métropoles¹⁸ ;
- 1 270 kilomètres de voirie du RRN NC ont été transféré par l'État, à titre expérimental et pour une durée de 5 ans, à deux Régions : Auvergne-Rhône-Alpes (750 km), et Grand Est (520 km).

Le reste du RRN NC, qui n'a pas été transféré, est géré par l'État via onze Directions Interdépartementales des routes (DIR), des services déconcentrés du ministère de la Transition écologique et solidaire.

18. - Les départements de l'Aveyron, de la Côte-d'Or, de la Haute-Garonne, du Gers, de l'Isère, du Lot, du Maine-et-Loire, de la Haute-Marne, de la Mayenne, de la Moselle, des Pyrénées-Orientales, du Rhône, de la Seine-et-Marne et du Vaucluse ; et les métropoles de Dijon et de Lyon.

3.2 - USAGES DE LA VOIRIE ET POUVOIRS DE POLICE

Les pouvoirs de police du bloc communal : pouvoir de police du domaine public et pouvoir de police de la circulation et du stationnement

Tous les maires disposent du pouvoir de police générale. À ce titre, ils doivent assurer la sûreté et la commodité du passage sur les voies publiques. Cela implique en particulier la propreté et l'éclairage. Ce pouvoir s'exerce sur l'intégralité du territoire communal, et ne peut pas être transféré à l'intercommunalité. En plus du pouvoir de police général, plusieurs pouvoirs de polices relatifs à la voirie sont exercés par différentes autorités, dont deux concernent plus particulièrement la mobilité :

- **Le pouvoir de police administrative spéciale de la conservation du domaine public** vise la préservation de l'intégrité matérielle du domaine public routier et de son usage, de ses dépendances et des ouvrages qui y sont implantés. En particulier, le titulaire de ce pouvoir délivre des permissions de voirie pour toute occupation du domaine public routier qui donne lieu à emprise au sol. En cas de transfert de la compétence voirie à l'intercommunalité, il est exercé automatiquement par le président de l'intercommunalité, seulement sur les voies d'intérêts communautaires pour les communautés de communes et les communautés d'agglomération. À défaut, il est exercé par le maire.



- **Le pouvoir de police administrative spéciale de la circulation et du stationnement** confère l'autorité pour prendre des arrêtés motivés pour réglementer la circulation et le stationnement. Il est normalement exercé par le maire. En cas de transfert de la compétence voirie, et sauf en cas d'opposition des maires, le pouvoir de police administrative spéciale de la circulation et du stationnement est transféré automatiquement à l'intercommunalité.

Le refus de transfert du pouvoir de police peut être exprimé à chaque nouvelle élection de président d'intercommunalité. En cas de transfert de la compétence voirie des communes à l'intercommunalité, chacun des maires de l'intercommunalité dispose d'un délai de 6 mois pour faire connaître son opposition au transfert de la compétence du pouvoir de police administrative spéciale de la circulation et du stationnement.

Si un maire s'oppose au transfert, le président de l'intercommunalité dispose d'un délai de 6 mois pour décider de renoncer à la prise du pouvoir de police sur l'ensemble du territoire de l'intercommunalité.

Régulation de la circulation

Circulation automobile et circulation des engins de déplacement personnel, zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes et zones à trafic limité

C'est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, en général le maire, qui fixe le sens de la circulation automobile et les vitesses maximales autorisées. En particulier, le détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut mettre en place des « zones 30 » où la vitesse de circulation d'un quartier est limitée à 30 km/h, des zones de rencontre où les piétons sont prioritaires y compris sur la chaussée et où la vitesse de circulation est limitée à 20 km/h, ou des zones piétonnes où la circulation automobile est interdite sauf exceptions.

L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut aussi s'appuyer sur ce pouvoir pour mettre en place des Zones à trafic limité (ZTL), c'est-à-dire un quartier où la circulation motorisée est interdite sauf exceptions (riverains, services d'urgence, transports publics, etc.).

Enfin, le pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut aussi être utilisé pour modifier localement certaines dispositions de la réglementation nationale relative à la circulation des engins de déplacement personnel (motorisés ou pas) : interdictions de circulation ou autorisations de circulation sur les trottoirs, les bandes cyclables ou la chaussée.

RESTRICTIONS DE CIRCULATION ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



**VOITURE
PARTICULIÈRE**



Vignette Crit'Air
Niveau de restriction
de circulation en vigueur

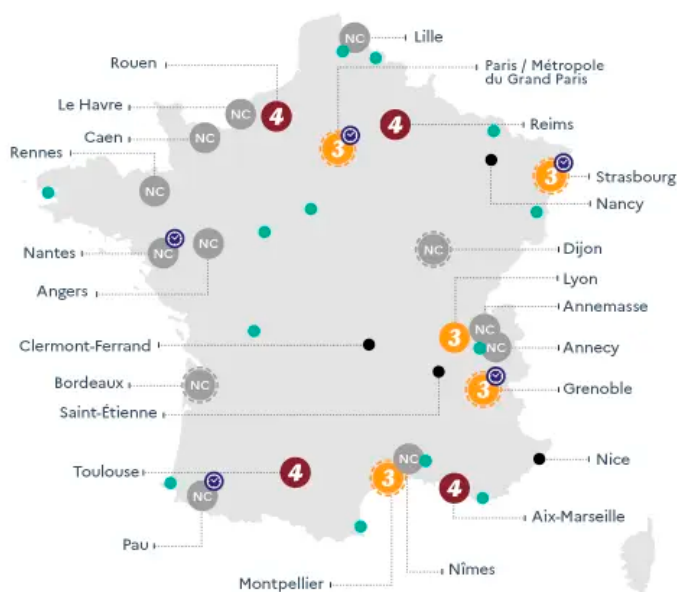
NC Véhicule
non-classé

Période
pédagogique

ZFE avec horaires/jours
de restrictions

ZFE à créer

Autres restrictions
ne s'appliquant pas aux
voitures particulières



Source : mieuxrespirerenville.gouv.fr

Zones à faibles émission mobilité (ZFE)

Le pouvoir de police de circulation confère le pouvoir de mise en place et de définition des modalités des zones à faibles émissions mobilité (ZFE), des zones où la circulation est interdite aux véhicules les plus polluants. En particulier, le détenteur du pouvoir de police fixe le périmètre et le niveau d'exigence des ZFE à partir d'un seuil minimal fixé par la loi¹⁹. Une ZFE peut concerner l'ensemble des véhicules motorisés, ou bien uniquement les véhicules utilisés pour le transport de marchandises.

Le niveau d'exigence d'une ZFE est défini par la désignation des véhicules autorisés à circuler dans son périmètre, en fonction des certificats de qualité de l'air dont ils disposent (Crit'Air 0 à Crit'Air 5). Les certificats de qualité de l'air, ou vignettes Crit'Air, sont donnés sur demande d'un propriétaire de véhicule à partir des informations sur ses émissions de polluants. Ces informations sont déterminées à partir du type, de la motorisation et de l'âge du véhicule sur la base d'une norme européenne. Les données disponibles les plus récentes font état de la délivrance de près de 23 millions de vignettes Crit'Air en date de mi-2022.

La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a rendu obligatoire l'instauration d'une ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain avant le 31 décembre 2024. Fin 2025, 25 ZFE avaient été instaurées en France, dont 4 ZFE limitées à des dispositions relatives aux poids lourds et véhicules utilitaires légers²⁰.

19. - Depuis le 1^{er} janvier 2026, la loi prévoit que les ZFE interdisent a minima la circulation des Crit'Air 3 et plus (véhicules diesel immatriculés avant 2011, et les véhicules essence immatriculés avant 2006).

20. - Dans les agglomérations de Aix-Marseille, Angers, Annecy, Annemasse, Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Le Havre, Lille, Lyon, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Nîmes, Paris, Pau, Reims, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, et Toulouse. Les ZFE de Clermont-Ferrand, Nancy et Saint-Étienne ne s'appliquent que pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds ; et celle de Nice s'applique aux poids-lourds exclusivement.



Rennes

Régulation du stationnement

Stationnement automobile et vélo sur voirie

La gestion du stationnement est un levier essentiel des politiques de mobilité et de régulation des usages de l'espace public urbain. Plusieurs autorités sont compétentes pour intervenir en matière de stationnement. Pour la planification et l'aménagement des emplacements de stationnement automobile et de stationnement vélo, les compétences sont partagées entre l'AOM et les différents gestionnaires de voirie (voir partie 3.1) :

- L'autorité organisatrice de la mobilité planifie les stationnement automobile et vélo via le PDM (voir partie 1) et peut aménager des stationnements sécurisés et des abris pour vélo en lien avec ses compétences en matière de services pour le vélo ;
- Les gestionnaires de voiries sont compétents pour l'aménagement et la gestion des parcs et aires de stationnement automobile liés à la voirie dont ils ont la gestion ainsi que pour l'aménagement de stationnements vélo sur la voirie (arceaux notamment).

En ce qui concerne le stationnement automobile payant sur voirie, les compétences sont partagées entre AOM et pouvoir de police de la circulation et du stationnement :

- Le détenteur du pouvoir de police d'occupation du domaine public détermine les lieux, jours et heures où l'arrêt et le stationnement des véhicules est payant.
- Selon les cas, c'est la commune, l'EPCI ou l'AOM qui instaure la redevance de stationnement et le forfait de post-stationnement (FPS) associé ainsi que leurs tarifs et définit les conditions matérielles de gestion de ce service, y compris l'éventuelle délégation de sa gestion à un prestataire extérieur. En Île-de-France, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement après accord d'IDFM.

En ce qui concerne le stationnement automobile public en ouvrage, et à l'instar du stationnement sur voirie, il peut relever selon les cas de la compétence communale ou intercommunale (métropole). La collectivité compétente détermine le mode de gestion (directe ou déléguée). Selon les configurations locales et les choix de transfert de compétences, ces différentes compétences peuvent être exercées par une même collectivité (par exemple en cas de transfert de gestion de la voirie à une intercommunalité qui exerce la compétence d'organisation des mobilités) ou par plusieurs collectivités qui doivent alors coordonner les politiques qu'elles mettent en œuvre en la matière.

Aires logistiques et régulation des horaires de livraison

L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut définir des aires de stationnement dédiées aux véhicules de livraison. L'arrêté qui définit les aires de livraison précise le type de véhicules autorisés à stationner et les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé.

En lien avec les préconisations en la matière du PDM (voir partie 1) et un éventuel schéma directeur des aires de livraison, il peut aussi préciser des horaires spécifiques en dehors desquels les stationnements ne sont pas autorisés.

Stationnement des véhicules des services de mobilité non-organisés par la puissance publique

Les services privés de mise à disposition de véhicules pour un usage de courte-durée, c'est-à-dire pour les offres de libre-service, sont tenus de disposer d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public (AOT) pour pouvoir mettre à disposition des véhicules sur le domaine public.

En plus du cas d'une offre publique organisée directement par l'AOM (voir partie 2), deux cadres réglementaires coexistent selon que les véhicules sont mis en libre-service avec ou sans station d'attache :

- Lorsque le véhicule, cycle ou engin de déplacement personnel (motorisé ou non) est mis à disposition sans station d'attache, c'est l'autorité détentrice du pouvoir de la circulation et du stationnement qui est responsable de délivrer l'AOT. Cette compétence peut

être transférée à l'AOM. Si l'autorité compétente souhaite limiter le nombre d'opérateurs autorisés à mettre en libre-service des véhicules sur son territoire, elle doit mettre en place une procédure de sélection concurrentielle. Dans le cas contraire, elle doit délivrer une AOT à tous les opérateurs qui satisfont aux prescriptions minimales qu'elle a fixées²¹.

- Lorsqu'une automobile est mise en libre-service sur un emplacement de stationnement sur voirie dédié, c'est le gestionnaire de voirie qui est compétent pour délivrer l'AOT. L'AOT est délivrée à la suite d'une procédure de sélection concurrentielle.

En outre, la loi a conféré à l'AOM la possibilité de mettre en place un « label autopartage » qu'elle délivre à l'ensemble des opérateurs d'autopartage qui le sollicitent à condition qu'ils répondent aux exigences fixées par le label. Ce label peut ensuite être utilisé dans les procédures de sélection concurrentielle pour l'attribution d'AOT.

Enfin, le pouvoir de police administrative spéciale de délivrance des autorisations de stationnement pour les taxis confère l'autorité pour délivrer les licences d'opération aux taxis. Il est transféré automatiquement à l'intercommunalité en cas de transfert de la compétence voirie, mais les maires peuvent s'y opposer. En Île-de-France, le pouvoir de police administrative spéciale de délivrance des autorisations de stationnement pour les taxis est exercé par la préfecture de Police. ■

Répartition des principales compétences pour les mobilités et leurs infrastructures au sein du bloc communal – Tableau de synthèse

Le tableau qui suit donne à voir un aperçu général des compétences liées aux mobilités et à leurs infrastructures exercées par les différents types d'intercommunalités sur leurs territoires. Quelques précisions de lecture :

- Les éventuelles conditions pour l'existence d'une compétence sont précisées en italique.
- Pour les compétences qui ne sont pas exercées par l'intercommunalité, la collectivité tierce qui exerce la compétence sur le territoire de l'intercommunalité est soulignée.
- Le tableau ne fait figurer que le cas général. Les intercommunalités peuvent transférer certaines compétences à une autre collectivité (syndicat mixte notamment) et exercer d'autres compétences déléguées par d'autres collectivités.

21. - Les prescriptions qui peuvent être faites par l'autorité compétente sont limitées par la loi à une liste de thématiques : transmission d'informations concernant la flotte de véhicules (caractéristiques et nombre), nombre de véhicules disponibles, conditions spatiales de déploiement du service, mesures prises pour garantir l'accessibilité de l'espace public, mesures prises pour retirer les véhicules abandonnés, publicité présente sur les véhicules déployés et mesures prises pour limiter les nuisances, notamment sonores de nuit.

Tableau de synthèse

	Élaboration des documents de planification	Organisation des mobilités	Gestion de la voirie communale	Pouvoirs de police (sur la voirie communale)
Communautes de communes	SCoT PLUi Si plus de 20 000 habitants : PCAET PDM facultatif par l'AOM (voir colonne suivante)	Compétence optionnelle (à défaut : compétence exercée par la Région)	Compétence optionnelle (à défaut : communes)	Sur les voies d'intérêt communautaire : police du domaine public En cas de transfert de compétence voirie et sauf si opposition d'un maire : police de circulation et du stationnement (à défaut : communes)
Communautes d'agglomération	SCoT, PCAET PLUi Si plus de 100 000 habitants dans l'aire urbaine : PDM	Compétence obligatoire	Compétence optionnelle (à défaut : communes)	Sur les voies d'intérêt communautaire : police du domaine public En cas de transfert de compétence voirie et sauf si opposition d'un maire : police de circulation et du stationnement (à défaut : communes)
Communautes urbaines	SCoT, PCAET PDM PLUi	Compétence obligatoire	Compétence obligatoire	Police du domaine public Si opposition d'aucun maire : police de circulation et du stationnement (à défaut : communes)
Métropoles	SCoT, PCAET PDM PLUi	Compétence obligatoire	Compétence obligatoire, y compris sur la voirie départementale	Police du domaine public Si opposition d'aucun maire : police de circulation et du stationnement (à défaut : communes)
Métropole de Lyon	SYTRAL : PDM Métropole : SCoT, PCAET, PLUi	SYTRAL : AOM intercommunale et transports interurbains sur le territoire du département du Rhône	Compétence obligatoire, y compris sur la voirie départementale	Police du domaine public Police de circulation
Territoires d'Île-de-France	Île-de-France : SDRIF, PDM MGP : SCoT, PCAEM EPT et Paris : PCAET, PLUi Autres EPCI : SCoT, PCAET, PLUi	IDFM : AOM intercommunale et régionale sur tout le territoire. SGP : réalisation du Grand Paris express	Préfet de Paris : prescriptions sur certaines voies, avis sur d'autres voies EPT : compétence facultative (à défaut : communes) Autres EPCI : voir cas général ci-dessus	Voir cas général ci-dessus
Autres collectivités	Région : SRADDET Préfecture : PPA	Région : AOMR et chef de file de la mobilité	Départements : voirie départementale Régions : portion de voirie nationale (à titre expérimental) État : voirie nationale	Maires : pouvoir de police générale

Répartition des principales compétences pour les transports, services et infrastructures, au sein du bloc communal



GRILLES D'ANALYSE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES

COMMUNES MEMBRES D'UNE INTERCOMMUNALITÉ
DOTÉE DE LA COMPÉTENCE D'AUTORITÉ
ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ

PAGE 35

COMMUNES OÙ LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION
DE LA MOBILITÉ EST EXERCÉE PAR SUBSTITUTION
PAR LA RÉGION

PAGE 42

COMMUNES ÎLE-DE-FRANCE

PAGE 59

GRILLES D'ANALYSE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES

**COMMUNES MEMBRES D'UNE INTERCOMMUNALITÉ
DOTÉE DE LA COMPÉTENCE D'AUTORITÉ
ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ**

1

**Aménagement du territoire,
transports et modes de vie**

Page 36

2

**Accorder une considération
nouvelle aux questions
de logistique urbaine**

Page 38

3

Infrastructures

Page 39

4

**Offres de transports
publics et financements**

Page 41

5

**Services de mobilité partagée
et services numériques multimodaux**

Page 43

6

**Voirie
et espace urbain**

Page 44

7

**Intermodalité, mobilités
interurbaines, longues-distances
et touristiques**

Page 46

1

Aménagement du territoire, transports et modes de vie

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins, la nature et les modes des mobilités des personnes comme des transports de marchandises.

1.1. Aménagement du territoire, mobilités, logistique et modes de vie

La connaissance des usages et des besoins de mobilité des habitants et des usagers d'un territoire, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité et aux questions de logistique urbaine dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité et les défis de logistique urbaine sur votre territoire ? Les données disponibles concernant les mobilités et la logistique sur votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité et de logistique lors de la conception de projets d'aménagements, du déploiement des services publics et de la délivrance des permis de construire ?

1.2. Coordination intercommunale

La plupart des compétences en lien avec la mobilité sont exercées par l'EPCI voire dans certains cas par un syndicat mixte regroupant plusieurs EPCI, et d'autres collectivités (Conseils régionaux et départementaux, voir point suivant).

- Comment envisagez-vous de transmettre les objectifs que vous vous fixez pour la mobilité à l'échelle intercommunale ?
- Comment envisagez-vous d'articuler les projets politiques municipaux et communautaires en matière de mobilité ?

1.3. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité

La Région est chef de file de la mobilité et coordonne notamment les fonctions relatives à la tarification, l'intermodalité, la billettique ou l'information multimodale.

- Comment souhaitez-vous collaborer avec la Région pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

La loi prévoit la création d'un Comité de partenaires constitué à hauteur d'au moins 50 % par des représentants des employeurs du territoire, ainsi que des associations d'usagers ou d'habitants du territoire, et d'habitants tirés au sort. Il est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », ainsi que « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Le Comité de partenaires a aussi pour objet d'assurer le suivi du contrat opérationnel de mobilité fixé avec la Région et la ou les AOM du bassin de mobilité.

- Au-delà des obligations fixées par la loi, comment souhaitez-vous associer les parties prenantes à l'élaboration des politiques de mobilité de votre territoire ?
- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?



1.4. Plans de mobilité employeurs et plans de mobilité pour les administrations

Le Plan de mobilité employeur (PDME) ou administration (PDMA) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise ou d'une administration, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Il est obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité. En outre, les chefs d'entreprise ont la possibilité d'instaurer un forfait mobilité durable (FMD) pour payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 600 euros par an exonérés de charges sociales et fiscales.

- Quelles actions souhaitez-vous mettre en œuvre concernant la mobilité des employés des entreprises et administrations de votre territoire ? Par quels moyens ?

1.5. Modes de vie et mobilités genrées

La pratique de la mobilité n'est pas la même pour les hommes et les femmes. Les schémas de mobilité des femmes sont plus complexes et fragmentés (en raison des rôles sociaux relevant de la charge domestique et familiale qui nécessitent certains déplacements en plus de ceux liés à l'emploi). Des différences genrées sont aussi significatives dans la temporalité et le choix modal des déplacements. Ainsi, les femmes sont les principales utilisatrices des transports en commun, de jour, et ont davantage recours à la pratique de la marche.

À l'inverse, elles choisissent moins le vélo comme mode de transport du quotidien et utilisent des véhicules motorisés sur des plus petites distances que les hommes.

- Comment évaluez-vous les besoins spécifiques de mobilités des femmes et que proposez-vous pour y répondre ?
- Comment intégrez-vous les spécificités genrées lors de la conception de projets d'aménagement et des offres de services ?

2

Accorder une considération nouvelle aux questions de logistique urbaine

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. Il s'agit d'une activité qui articule flux et stocks : les leviers de politique publique doivent articuler les leviers du registre transport, et les leviers du registre de l'urbanisme et de la gestion du foncier. De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.

2.1. Définition d'une délégation politique à la logistique

Les questions de transport de marchandise, dites aussi logistique, et plus particulièrement dans le contexte urbain « logistique urbaine » jouent un rôle très important dans le bon fonctionnement des agglomérations. Pourtant, cette question est peu voire pas portée politiquement.

- Si vous remportez l'élection municipale, envisagez-vous de confier une délégation à l'un ou l'une de vos collègues sur ce sujet, et/ou de porter cette idée au sein du Conseil communautaire de votre territoire ? Si oui, dans le cadre global de quelles autres compétences (développement économique, urbanisme et transport, environnement, emploi, etc.) ? Si non, pourquoi ?

2.2. Réglementation des véhicules et de la circulation

- Quelle réglementation des véhicules de transport de marchandise souhaitez-vous mettre en place à l'intérieur de votre agglomération (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

2.3. Stationnement

- Quelle politique de stationnement souhaitez-vous appliquer pour les véhicules de transport de marchandise (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

2.4. Entrepôts logistiques et politique immobilière

En ville, la gestion des flux logistiques peut passer par des stratégies de réservation de foncier stratégique permettant la création de hubs logistiques. Plus largement, depuis 2022, les documents de planification doivent intégrer l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN), c'est-à-dire qu'ils doivent prévoir une réduction de moitié du rythme d'artificialisation des terres entre 2021 et 2031, et planifier l'arrêt de l'artificialisation des terres après 2050. Cela concerne particulièrement l'implantation de nouveaux entrepôts logistiques.

- Quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour la gestion de la logistique (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ?
- Comment envisagez-vous la coordination en la matière avec les autres collectivités ?

3

Infrastructures

Il n'y a pas de services de transport (pour la mobilité des personnes comme pour le transport de marchandises et la logistique urbaine) de qualité sans infrastructures de qualité. Le patrimoine public des réseaux d'infrastructures nécessite un entretien et une modernisation réguliers ; les effets du changement climatique éprouvent la résilience des réseaux existants. Ces défis représentent un coût significatif pour les prochaines années.

3.1. État, entretien et modernisation des infrastructures

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- Avez-vous une connaissance de l'état du patrimoine des infrastructures de votre territoire ? Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation des infrastructures sur votre territoire ?
- Identifiez-vous des besoins spécifiques concernant les ponts ou les tunnels de votre territoire ? Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?

3.2. Adaptation des infrastructures au changement climatique

Le dérèglement climatique augmente la fréquence et l'intensité d'événements climatiques susceptibles de nuire aux performances voire à l'intégrité des infrastructures de transport (inondations, sécheresse, retrait-gonflement ...).

- Identifiez-vous des vulnérabilités des infrastructures de transport de votre territoire face au dérèglement climatique ? Comment vous paraît-il opportun d'y répondre et d'anticiper les coûts d'investissement afférents ?

3.3. Evolution du réseau routier et de voiries

Les collectivités du bloc communal sont gestionnaires de l'essentiel du linéaire routier national. Ce patrimoine engendre des investissements et des coûts estimés à 7,1 milliards d'euros par an¹.

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?
- Au contraire, identifiez-vous des infrastructures routières dont vous souhaiteriez envisager le déclassement, la réallocation de l'usage (pour quel(s) usage(s) ?), voire la fermeture ?

(NB : Concernant la voirie, voir plus particulièrement la partie 6 « Voirie et espace urbain »)

3.4. Projets de transports en commun en site propre

Après la diffusion du modèle du nouveau tramway depuis les années 1990, beaucoup de villes se sont récemment tournées vers la création de « bus à haut niveau de service » (BHNS). Les transports en commun en site propre (BHNS, tramways, téléphériques urbains, métros) participent à l'amélioration de l'offre de transport public sur le plan qualitatif et quantitatif.

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ? Lesquels ? Avec quels objectifs ?

1. - Collectivités locales : quelles dépenses pour la voirie ?, Vie Publique, 24 février 2025 d'après Les dépenses de voirie des collectivités entre 2013 et 2025, DGCL, février 2025.

3.5. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, voies navigables...) et des réseaux souterrains (eau, électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains, la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers, mais aussi la qualité de service et le vieillissement des chaussées.

- **Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ?**
- **Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure et ses prestataires, et des gestionnaires des autres réseaux souterrains et leurs prestataires ?**

3.6. Expérimentations de nouvelles infrastructures ou nouveaux équipements

De nouvelles technologies augmentent les performances techniques, environnementales, etc. des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructure connectée (communication en temps réel avec les véhicules par exemple), adaptable dans le temps et l'espace (partage dynamique de voirie), production d'énergie (recharge dynamique), etc.

- **Êtes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures ou équipements innovants sur votre territoire, pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?**

3.7. Grands projets d'infrastructures

À travers le territoire français, plusieurs grands projets d'infrastructures de mobilité (autoroutes, zones portuaires, aéroports, lignes à grande vitesse, canaux) sont planifiés, en cours de réalisation ou envisagés.

- **Votre territoire est-il concerné par un grand projet d'infrastructure ? Identifiez-vous des leviers à activer au niveau du bloc communal en lien avec ce projet ?**



Autoroute et LGV près d'Aix-en-Provence

4

Offre de transports publics, tarification et financement

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans certains territoires, c'est l'intercommunalité (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes) qui est AOM et qui exerce directement la compétence mobilité. Le renouvellement de la gouvernance se fait donc à l'occasion du renouvellement du conseil intercommunal. Dans d'autres territoires, la compétence mobilité est exercée par un syndicat mixte et le renouvellement de la gouvernance dépend des règles de fonctionnement spécifiques au syndicat. En dehors de ce cas général, il existe des cas particuliers pour lesquels une grille d'analyse adaptée a été élaborée (Île-de-France, communautés de communes où la Région est AOM par substitution).

4.1. Évolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités

Le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu important de la politique de mobilité quotidienne d'un territoire.

- Les objectifs actuels portés par la collectivité AOM de votre territoire vous paraissent-ils opportuns et atteignables ? Souhaitez-vous les faire évoluer, et si oui pour répondre à quels enjeux/dans quels objectifs ?
- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour atteindre ces objectifs ?
- En particulier, souhaitez-vous développer les offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle ? De quels types ?

4.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire

On observe une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail, et un allongement de la distance des déplacements. La moitié des actifs résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail. En parallèle, les intercommunalités ont tendance à s'agrandir par regroupement, et certaines intercommunalités choisissent d'exercer leur compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte au ressort territorial élargi. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent alors être confrontées à la problématique de la desserte de territoires peu denses, éloignés ou enclavés.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour répondre aux besoins de desserte des territoires périphériques, peu denses, éloignés ou enclavés ? En particulier, quelle gouvernance envisagez-vous, et pour le développement de quelles offres ?

Deux régimes principaux gouvernent les transports publics urbains en France : la régie, où l'autorité organisatrice de la mobilité fournit elle-même le service de transport, et la Délégation de service public (DSP), où, suite à une mise en concurrence préalable, une entreprise de transports est sélectionnée pour opérer le service pendant une durée déterminée.

- Êtes-vous satisfait du régime de gouvernance et de l'organisation du réseau de transports publics de votre territoire ? Souhaitez-vous proposer des évolutions ? Si oui, lesquelles ?

4.3. Tarification des réseaux de transports publics

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Hors Île-de-France, en 2019, les recettes tarifaires (issues de la vente des titres de transport) représentent en moyenne 16 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transport collectif, le versement mobilité 46 % et les collectivités locales et l'État 38 %². L'équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et contributions budgétaires ainsi que leur volume total varie fortement d'un réseau à un autre ; il résulte d'un choix politique et impacte la capacité de la collectivité à développer l'offre de transports en commun.

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?
- Envisagez-vous une évolution de la tarification des transports publics de votre réseau ? Si oui, laquelle et pourquoi ?
- Envisagez-vous de faire évoluer le taux du versement mobilité de votre territoire ?
- Envisagez-vous de faire évoluer la contribution de votre collectivité au financement des transports publics ?

2. - Source : La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains, Cour des comptes, 2025.

4.4. Transport à la demande

Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses, pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, ou en complément de services réguliers sur des horaires à faible demande.

- **Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Le cas échéant, souhaitez-vous le faire évoluer ?**

4.5. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités

Suivant la motorisation des véhicules, les transports en commun participent aussi à l'émission de polluants. Depuis le 1er janvier 2025, les autobus et les autocars acquis par les collectivités doivent être des véhicules à faibles émissions, et au moins 50 % doivent être des véhicules à très faibles émissions.

- **Souhaitez-vous engager ou accélérer le renouvellement des véhicules de transport public vers une flotte moins émettrice ? Quels types de motorisation privilégieriez-vous, et dans quels délais envisagez-vous les évolutions de la flotte de véhicules ?**

L'article L224-8 du code de l'environnement établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 37,4 % de véhicules à très faible émissions jusqu'en 2029, et 70 % de véhicules à faible émission et 40 % de véhicules à très faible émission à partir de 2030, soit avant la fin du mandat municipal et intercommunal 2026-2032.

- **Avez-vous connaissance des actions engagées par la collectivité compétente pour répondre à ces objectifs ? Quelle sera votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité, et notamment son financement ?**

4.6. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).

- **Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?**

4.7. Sécurité dans les transports publics

La loi du 28 avril 2025 a introduit diverses dispositions visant à renforcer la sécurité dans les transports publics, notamment le renforcement du pouvoir des agents de sécurité des transports et le durcissement des sanctions.

- **Quels objectifs souhaitez-vous fixer en termes de sécurité dans les transports de votre réseau ?**
- **Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour y parvenir ?**

Les femmes sont également plus touchées par les problématiques d'accessibilité, de violence, de harcèlement et d'insécurité, associées aux transports en commun.

- **Quelles sont les mesures que vous mettrez en place pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun et dans l'espace public associé aux transports individuels ?**

5

Services de mobilité partagée et services numériques multimodaux

5.1. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages, dont souplesse, faible coût, impact environnemental réduit. Les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, ont le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire et en lien avec des territoires voisins.

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée à certains défis de votre territoire ? Lesquels ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Pour quels objectifs ? et avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées, communication à l'attention de la population) ?

5.2. Autopartage

L'autopartage désigne la mise à disposition d'une voiture pour des usages successifs de courte-durée par différents usagers. Un service d'autopartage peut être porté par un opérateur gestionnaire de la flotte, ou par des particuliers qui proposent la location de courte durée de leur propre voiture. Dans ce deuxième cas, la mise en libre-service peut être organisée par des plateformes, ou par les particuliers eux-mêmes sans intermédiaires.

- Pensez-vous que l'autopartage constitue une solution de mobilité adaptée à certains défis de votre territoire ? Lesquels ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités (opérateur d'autopartage avec ou sans délégation de service public, soutien à l'autopartage entre particuliers avec ou sans plateforme, etc.) ?

5.3. Micromobilité en free-floating

Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Ces services posent plusieurs défis : partage de l'espace, concurrence aux autres modes, durabilité économique et environnementale, partage des données, accessibilité économique et spatiale notamment. La LOM pose le principe de la régulation par l'établissement de chartes entre les autorités et les opérateurs.

- Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?
- Comment souhaitez-vous utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...) ?

5.4. Véhicules de transport avec chauffeur

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de Véhicules de transports avec chauffeur (VTC) sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

5.5. Véhicules automatisés

Le développement de la technologie permet d'envisager l'automatisation partielle de certains services de mobilité.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des expérimentations ou des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

5.6. Services numériques multimodaux

Les applications numériques de mobilité ont pris une importance croissante dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. En outre, les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

- Quelle sera votre stratégie pour déployer des outils d'information numérique voire de vente de titres de transport pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ?

6

Voirie et espace urbain

Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine, libérer l'espace urbain au profit d'autres usages, et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accompagner voire accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.

6.1. Partage de l'espace urbain

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité. Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs réglementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- **Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?**
- **En particulier, quelle place souhaitez-vous donner au véhicule individuel sur votre territoire ?**
- **Souhaitez-vous faire évoluer les vitesses limites actuellement en vigueur sur la voirie ?**

La nature tend à redevenir un outil de composition urbaine, un élément structurant du développement et de l'aménagement urbains, qui participe à la lutte contre les effets du changement climatique.

- **Entendez-vous poursuivre, amplifier ou initier un plan d'action en faveur de la nature en ville ? Sous quelle forme et avec quel type d'action sur l'espace public dédié à la circulation des différents modes/véhicules de transport ?**

La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.

- **Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?**

6.2. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air

La part modale de la voiture est de 80 % pour les déplacements quotidiens. Outre la congestion routière, les véhicules motorisés sont une source significative de pollution de l'air qui serait responsable de 48 000 décès prématurés chaque année en France³. Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE) constituent le principal outil sur ce sujet. Leur instauration est obligatoire pour l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants.⁴

- **Si votre territoire dispose déjà d'une ZFE, quel regard portez-vous sur son opportunité, son utilité, son périmètre ?**
- **Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air ?**
- **S'il n'y a pas de ZFE sur votre territoire, vous paraît-il opportun d'en mettre une en place, sur quel périmètre, et avec quels types de règles de circulation ?**
- **Quels dispositifs de contrôle envisagez-vous de déployer pour ces dispositifs (contrôles automatiques, contrôles de police classiques, ...) ?**

6.3. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine et périurbaine. En France, son usage est en forte croissance depuis quelques années.

- **Quels objectifs avez-vous pour le développement de la pratique du vélo sur votre territoire ?**
- **Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (nouveaux aménagements, stationnement vélo, élaboration ou modification d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, équipements et services dédiés aux cyclistes de type vélos en libre-service, location, aide à l'achat...) ?**

3. - Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives, Santé publique France, 2016.

4. - Dans l'attente de la promulgation définitive de la loi pour la simplification de la vie économique qui a été votée avec une disposition qui supprime les ZFE, celles-ci sont toujours un élément du cadre réglementaire des politiques locales de transport, mobilité et logistique.

6.4. Politique piétonne

- Quelle politique piétonne souhaitez-vous mettre en œuvre pour votre territoire ?
- Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente, si oui à quelle échéance ?

6.5. Engins de déplacements personnels

L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années.

- Comment souhaitez-vous organiser la circulation des EDPM et le partage de la voirie et de l'espace public avec les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...) ?

6.6. Voies à occupation multiple

Avec la LOM, il est confié au maire le droit de réserver, par arrêté, certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.

- Êtes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?
- Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?

6.7. Politique de stationnement

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de transport, mobilité et logistique de votre collectivité ?
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?

Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ? (Concernant le stationnement vélo, voir 4.3.)

6.8. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Les EPCI qui ont la compétence énergie peuvent élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ? Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?

6.9. Transport fluvial et usage des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ? (Question à aborder en lien avec la partie dédiée à la logistique urbaine)

7

Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristiques

7.1. Services express régionaux métropolitains

La loi du 27 décembre 2023 définit les Services express régionaux métropolitains (Serm) et le cadre réglementaire pour leur développement autour des grandes agglomérations. Pensés sur le modèle des RER franciliens, les Serm sont des projets multimodaux structurés par le renforcement de l'offre ferroviaire, mais sont multimodaux dans la mesure où ils peuvent aussi comprendre d'autres transports collectifs (bus ou cars à haut niveau de service, métros, tramways, transport par câble, transport fluvial), des infrastructures cyclables, des services d'automobilité partagée (covoiturage, autopartage), ainsi que les gares et les pôles d'échanges multimodaux afférents. Les Serm font l'objet d'une labellisation par l'État à partir de propositions soumises conjointement par les AOM et les Régions des territoires concernés. À date de 2025, 26 projets de Serm ont été labellisés par l'État.

- Le cas échéant, comment évaluez-vous le projet de Serm de votre territoire ? Souhaiteriez-vous le voir évoluer et de quelle manière ?
- A défaut de projets Serm déjà labellisés sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires ou routiers à partir des infrastructures existantes réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Comment envisagez-vous le financement de ces projets d'infrastructure et les partenariats de votre collectivité avec les autres parties prenantes (Régions, État, SNCF, Société des Grands Projets, etc.) pour leur réalisation ?

7.2. Intermodalité et parc-relais

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport, tant à l'échelle des mobilités quotidiennes que pour les déplacements à moyenne et longue distance.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

7.3. Transports de longue distance par autocar et gares routières

Les services interurbains et de longue distance de transport régulier de personnes par autocars sont organisés par la Région et, sous réserve de non-concurrence aux premiers, peuvent être opérés librement par des acteurs privés (services librement organisés, SLO). La croissance du trafic des cars interurbains peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.

- Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?

7.4. Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance

Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Souhaitez-vous que la municipalité ou l'autorité organisatrice de mobilité participe au développement (et financement) de services de mobilité de longue distance (lignes ferroviaires, autoroutes, liaisons autocars, trains de nuit) ? (voir aussi la question 3.7 sur les grands projets d'infrastructures).

7.5. Connexions aériennes

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire à son/ses aéroports les plus proches ? Souhaitez-vous l'améliorer ? Par quels moyens ?

GRILLES D'ANALYSE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES

COMMUNES OÙ LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ EST EXERCÉE PAR SUBSTITUTION PAR LA RÉGION

1 Aménagement du territoire,
mobilités, modes de vie
et gouvernance
Page 50

2 Infrastructures
pour le transport -
mobilité et logistique
Page 51

3 Déplacements
automobile et vélo
Page 53

4 Services
de mobilités
Page 54

5 Mobilités interurbaines
et grandes distances
Page 56

1

Aménagement du territoire, mobilités, modes de vie et gouvernance

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins et la nature des mobilités.

1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

La tendance actuelle au niveau national est à une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail et à un allongement des déplacements domicile- travail.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Quelles sont vos priorités s'agissant des différents leviers d'action en lien avec la mobilité pour améliorer les modes de vie dans votre territoire ?
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?
- Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité lors de la conception de projets d'aménagements, du déploiement des services publics et de la délivrance des permis de construire ?

La connaissance des usages et des besoins de mobilités des habitants et des usagers d'un territoire est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), un établissement public du ministère de la Transition écologique et solidaire, a défini une méthodologie des enquêtes ménages- déplacements (enquête mobilité certifiée Cerema, EMC²) réalisées en partenariat avec les collectivités locales et l'État. Environ un tiers du territoire national, 41 % des communes et 74 % de la population française est couverte par une enquête ménage-déplacement (Source : Cerema).

- De quelles connaissances des réalités des mobilités locales disposez-vous ?
- Estimez-vous nécessaire de renforcer ces connaissances ? Par quels moyens ?

1.2. Modes de vie et mobilités genrées

La pratique de la mobilité n'est pas la même pour les hommes et les femmes. Les schémas de mobilité des femmes sont plus complexes et fragmentés (en raison des rôles sociaux relevant de la charge domestique et familiale qui nécessitent certains déplacements en plus de ceux liés à l'emploi). Des différences genrées sont aussi significatives dans la temporalité et le choix modal des déplacements. Ainsi, les femmes sont les principales utilisatrices des transports en commun, de jour, et ont davantage recours à la pratique de la marche. A l'inverse, elles choisissent moins le vélo comme mode de transport du quotidien et utilisent des véhicules motorisés sur des plus petites distances que les hommes.

- Comment évaluez-vous les besoins spécifiques de mobilités des femmes et que proposez-vous pour y répondre ?
- Comment intégrez-vous les spécificités genrées lors de la conception de projets d'aménagement et des offres de services ?

1.3. Compétence mobilité

Avec la LOM, la Région est devenue autorité organisatrice de la mobilité par substitution sur le territoire des communautés de communes qui ont décidé de ne pas exercer cette compétence.

- Comment évaluez-vous l'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité par la Région sur votre territoire ?
- Si vous en aviez la possibilité, souhaiteriez-vous que votre communauté de communes exerce la compétence d'organisation de la mobilité ou rejoigne un syndicat mixte intercommunal qui l'exerce ?

1.4. Coordination intercommunale

Outre les compétences exercées à l'échelle régionale, plusieurs compétences en lien avec la mobilité sont exercées par l'EPCI voire dans certains cas par un syndicat mixte regroupant plusieurs EPCI.

- Comment envisagez-vous de transmettre les objectifs que vous vous fixez pour la mobilité à l'échelle intercommunale ?
- Comment envisagez-vous d'articuler les projets politiques municipaux et communautaires en matière de mobilité ?

1.5. Grands projets d'infrastructures

À travers le territoire français, plusieurs grands projets d'infrastructures de mobilité (autoroutes, zones portuaires, aéroports, lignes à grande vitesse, canaux) sont planifiés, en cours de réalisation ou envisagés.

- **Votre territoire est-il concerné par un grand projet d'infrastructure ?**
Identifiez-vous des leviers à activer au niveau du bloc communal en lien avec ce projet ?

1.6. Plans de mobilité employeurs

Le Plan de mobilité employeur (PDME) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Il est obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité.

En outre, les chefs d'entreprise ont la possibilité d'instaurer un forfait mobilité durable (FMD) pour payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 600 euros exonérés de charges sociales et fiscales.

- **Quelles actions souhaitez-vous mettre en œuvre concernant la mobilité des employés des entreprises de votre territoire ? Par quels moyens ?**

2

Infrastructures pour le transport - mobilité et logistique

Il n'y a pas de services de transport (pour la mobilité des personnes comme pour le transport de marchandises et la logistique urbaine) de qualité sans infrastructures de qualité. Le patrimoine public des réseaux d'infrastructures nécessite un entretien et une modernisation réguliers ; les effets du changement climatique éprouvent la résilience des réseaux existants. Ces défis représentent un coût significatif pour les prochaines années.

2.1. État, entretien et modernisation des infrastructures

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et dans certains cas ferrées. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- **Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance, de modernisation ou de création d'infrastructures sur votre territoire ?**
- **Identifiez-vous des besoins spécifiques concernant les ponts de votre territoire ?**
- **Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?**

2.2. Adaptation des infrastructures au changement climatique

Le dérèglement climatique augmente la fréquence et l'intensité d'événements climatiques susceptibles de nuire aux performances des infrastructures de transport (inondations, sécheresse, retrait-gonflement ...).

- **Identifiez-vous des vulnérabilités des infrastructures de transport de votre territoire face au dérèglement climatique ? Comment souhaitez-vous y répondre ?**

2.3. Evolution du réseau routier

Les collectivités du bloc communal sont gestionnaires de l'essentiel du linéaire routier national. Ce patrimoine engendre des investissements et des coûts estimés à 7,1 milliards d'euros par an¹.

- **Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?**
- **Au contraire, identifiez-vous des infrastructures routières dont vous souhaiteriez envisager la fermeture ou le déclassement ?**

1. - *Collectivités locales : quelles dépenses pour la voirie ?*, Vie Publique, 24 février 2025 d'après Les dépenses de voirie des collectivités entre 2013 et 2025, DGCL, février 2025.

2.4. Ingénierie

Le processus de décentralisation a confié la gestion de certaines voiries aux collectivités. Parmi ces dernières, certaines éprouvent des difficultés dans la gestion de ce patrimoine liées à une perte de compétences et d'ingénierie.

- Envisagez-vous de recourir à des collaborations avec des services de l'État ou d'autres collectivités pour renforcer les compétences d'ingénierie de votre territoire ?

2.5. Fret ferroviaire et trafic poids lourds

- Le fret ferroviaire ou le trafic poids lourd représentent-ils un enjeu pour votre territoire ?
- Souhaitez-vous faire évoluer la manière dont ils sont organisés sur votre territoire ?

2.6. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de mobilités et des réseaux souterrains (eau, électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains et la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers, mais aussi pour la qualité de service et le vieillissement des chaussées.

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ?
Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure et ses prestataires, et des gestionnaires des autres réseaux souterrains et leurs prestataires ?

2.7. Expérimentations de nouvelles infrastructures

De nouvelles techniques augmentent les performances techniques, environnementales..., des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructures connectées, adaptables dans le temps et l'espace, production d'énergie, etc.

- Êtes-vous ouvert à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ?
Selon quelles modalités ? Pour répondre à quels besoins ? Avec quels objectifs ?



Brouage

3

Déplacements automobile et vélo

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

3.1. Véhicules et centres-villes

Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs réglementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ?
Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- En particulier, quelle place souhaitez-vous donner au véhicule individuel sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous faire évoluer les vitesses limites actuellement en vigueur sur la voirie ?

3.2. Politique piétonne

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique de la marche sur votre territoire ?
- Quelles mesures relatives à la pratique de la marche souhaitez-vous mettre en œuvre ?
- Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?
Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites,
de manière temporaire ou permanente ?

3.3. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté aux déplacements du quotidien. En France, son usage est en forte croissance depuis quelques années.

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Quels moyens souhaitez-vous mettre au service de ces objectifs (voies cyclables, aménagements spécifiques, stationnement vélo, régulation, subventions...) ?

3.4. Stationnement

L'organisation du stationnement représente un enjeu d'attractivité et de dynamisme des centres-villes. Il définit le partage de l'espace public entre les différentes activités.

- Quel rôle accordez-vous à la politique de stationnement ?
Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?
- Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?

3.5. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Les EPCI qui ont la compétence énergie peuvent élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ?
Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?

3.6. Transition énergétique des flottes des collectivités

L'article L224-8 du code de l'environnement établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 37,4 % de véhicules à très faible émissions jusqu'en 2029, et 70 % de véhicules à faible émission et 40 % de véhicules à très faible émission à partir de 2030.

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

4

Services de mobilités

4.1. Transports publics et transports scolaires

- Identifiez-vous des besoins de services de transports en commun réguliers sur votre territoire ?
- Le cas échéant, par quelle collectivité estimez-vous que ces services doivent-être organisés ?

Souhaitez-vous que votre commune ou votre intercommunalité participe au développement de ces services ? Selon quelles modalités ?

Dans les zones peu denses, les cars scolaires représentent souvent l'offre de mobilité la plus importante. L'article 8 de la Loi d'orientation des mobilités permet d'ouvrir les services de transports scolaires à d'autres passagers.

- Souhaitez-vous que les cars scolaires puissent être empruntés par les voyageurs ?

4.2. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit, ... Les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire.

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

4.3. Transport solidaire

Les services de transport solidaire répondent aux besoins de mobilités des personnes dépourvues de moyens de déplacements. Le transport est effectué sur la base du volontariat par un bénévole avec son véhicule personnel, qui est dédommagé directement par la personne transportée, selon un barème fixe.

- Pensez-vous que le transport solidaire constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (information, subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?
- Envisagez-vous de nouer des partenariats avec des collectivités voisines pour proposer une offre de covoiturage sur un territoire plus important ?

4.4. Transport à la demande (TAD)

Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes, mais qui adaptent leurs trajets et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

- Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?

4.5. Autopartage

La mise en place d'un service d'autopartage consiste en la mise à disposition de véhicules en libre-accès qui peuvent être loués pour des périodes de quelques heures.

- Pensez-vous que l'autopartage constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?

4.6. Services numériques de mobilité

- Souhaitez-vous déployer des outils d'information, notamment numériques, pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ? Selon quelles modalités ?



4.7. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).

- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

4.8. Véhicules automatisés

Le développement de la technologie permet d'envisager l'automatisation partielle de certains services de mobilité.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des expérimentations ou des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

5

Mobilités interurbaines et grandes distances

5.1. Coopération avec la Région en matière de transport interurbain

L'ouverture à la concurrence des lignes de Trains express régionaux (TER) donne de nouvelles compétences à la Région en termes d'organisation des mobilités.

- Votre territoire est-il desservi par une ou plusieurs lignes de transport par train ou par autocar organisées par la Région ? Si oui, en êtes-vous satisfait ? Si non, cela fait-il partie des besoins de desserte de votre territoire ?
- Envisagez-vous de coopérer avec l'échelon régional pour organiser de tels services ?

5.2. Services express régionaux métropolitains et nouvelles infrastructures ferroviaires

La loi du 27 décembre 2023 définit les Services express régionaux métropolitains (Serm) et le cadre réglementaire pour leur développement. Pensés sur le modèle des RER franciliens, les Serm sont des projets multimodaux structurés par le renforcement de l'offre ferroviaire, mais sont multimodaux dans la mesure où ils peuvent aussi comprendre d'autres transports collectifs (bus ou cars à haut niveau de service, métros, tramways, transport par câble, transport fluvial), des infrastructures cyclables, des services d'automobilité partagée (covoiturage, autopartage), ainsi que les gares et les pôles d'échanges multimodaux afférents. Les Serm font l'objet d'une labellisation par l'État à partir de propositions soumises conjointement par les AOM et les Régions des territoires concernés. À date de 2025, 26 projets de Serm ont été labellisés par l'État.

- Le cas échéant, comment évaluez-vous le projet de Serm de votre territoire ? Souhaiteriez-vous le voir évoluer et de quelle manière ?
- A défaut de projets Serm déjà labellisés sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires à partir des infrastructures existantes réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Comment envisagez-vous le financement de ces projets d'infrastructure et les partenariats de votre collectivité avec les autres parties prenantes (Régions, État, SNCF, Société des Grands Projets, etc.) pour leur réalisation ?

5.3. Transport fluvial et usages des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques, récréatifs ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux ...) ?

5.4. Transport aérien

- Votre territoire est-il à proximité d'un aérodrome ou aéroport à mission d'aménagement du territoire ? Son accessibilité est-elle satisfaisante ?

GRILLES D'ANALYSE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET INTERCOMMUNALES

COMMUNES D'ÎLE-DE-FRANCE

- 1** Aménagement du territoire,
transports et modes de vie
Page 60
- 2** Accorder une considération
nouvelle aux questions
de logistique urbaine
Page 62
- 3** Infrastructures
Page 63
- 4** Espace urbain
et mobilités actives
Page 64
- 5** Usages de la voirie
par les véhicules motorisés
Page 65
- 6** Services de mobilités
partagées
Page 67
- 7** Pôles
multimodaux
Page 68
- 8** Transition énergétique des flottes
des collectivités et plans de mobilité
employeurs multimodaux
Page 68

1

Aménagement du territoire, transports et modes de vie

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins, la nature et les modes des mobilités des personnes comme des transports de marchandises.

1.1. Aménagement du territoire, mobilités, logistique et modes de vie

La connaissance des usages et des besoins de mobilités, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité et aux questions de logistique urbaine dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Quels sont les différents besoins de mobilité et les défis de logistique urbaine sur votre territoire ? Les données disponibles concernant les mobilités et la logistique sur votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité et de logistique lors de la conception de projets d'aménagements, du déploiement des services publics et de la délivrance des permis de construire ?

1.2. Grand Paris express

Le Grand Paris express est un projet de construction et d'aménagement de 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro automatique et de 68 nouvelles gares. Le projet s'étend sur les 7 départements d'Île-de-France et Paris. Il est piloté par la Société des grands projets (SGP, ex Société du Grand Paris), établissement public industriel et commercial contrôlé par des représentants de l'État.

- Quels impacts du Grand Paris Express attendez-vous pour votre territoire ? Des impacts se font-ils déjà ressentir (amélioration de l'offre de transport, marché immobilier, chantiers, etc.) ?
- Comment évaluez-vous la manière avec laquelle le projet est mené ?
- Comment comptez-vous accompagner ce projet ?

1.3. Gouvernance des mobilités en Île-de-France

En Île-de-France, la compétence d'organisation des mobilités est portée par l'établissement public administratif Île-de-France Mobilités, présidé par le ou la présidente de la région Île-de-France et où la Ville de Paris et les intercommunalités disposent d'une représentation. Le Plan local de mobilité (PLM) est le document de planification qui précise et détaille le contenu du plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) à l'échelle intercommunale (ou municipale pour la Ville de Paris). Il est facultatif pour les communautés de communes.

- Quels objectifs avez-vous pour la mobilité sur votre territoire, notamment en termes de pratique des différents modes ?
- Quelles pratiques et usages souhaitez-vous favoriser sur votre territoire et comment ?

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Les voyageurs représentent 27 % des ressources d'Île-de-France Mobilités. Cet équilibre résulte d'un choix politique et varie d'un réseau à un autre. Le tableau ci-dessous détaille le financement des transports collectifs en Île-de-France en 2019 :

Recettes tarifaires	3 569 (33%)
Versement mobilité	4 542 (42%)
Concours des collectivités et de l'État et autres recettes	2 703 (25%)
Total dépenses de fonctionnement et d'investissement	10 814

Financement des transports collectifs en Île-de-France en 2023, en millions d'euros
(Source : Île-de-France Mobilités)

- Selon vous, quels doivent être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?



Porte de Pantin

1.4. Coordination intercommunale

Outre les compétences exercées à l'échelle régionale, plusieurs compétences en lien avec la mobilité sont exercées par l'EPCI, voire dans certains cas par un syndicat mixte regroupant plusieurs EPCI.

- Comment envisagez-vous de transmettre les objectifs que vous vous fixez pour la mobilité à l'échelle intercommunale ?
- Comment envisagez-vous d'articuler les projets politiques municipaux et communautaires en matière de mobilité ?

1.5. Accessibilité et qualité des transports collectifs et des services de mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité sont tenues de mettre en place des mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification). En particulier, Île-de-France Mobilités organise sous la maîtrise d'ouvrage des départements le réseau Pam de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap.

- Comment souhaitez-vous accompagner les politiques de mobilité et de mise en accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?
- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?

1.6. Modes de vie et mobilités genrées

La pratique de la mobilité n'est pas la même pour les hommes et les femmes. Les schémas de mobilité des femmes sont plus complexes et fragmentés (en raison des rôles sociaux relevant de la charge domestique et familiale qui nécessitent certains déplacements en plus de ceux liés à l'emploi). Des différences genrées sont aussi significatives dans la temporalité et le choix modal des déplacements. Ainsi, les femmes sont les principales utilisatrices des transports en commun, de jour, et ont davantage recours à la pratique de la marche. À l'inverse, elles choisissent moins le vélo comme mode de transport du quotidien et utilisent des véhicules motorisés sur des plus petites distances que les hommes.

- Comment évaluez-vous les besoins spécifiques de mobilités des femmes et que proposez-vous pour y répondre ?
- Comment intégrez-vous les spécificités genrées lors de la conception de projets d'aménagement et des offres de services ?

2

Accorder une considération nouvelle aux questions de logistique urbaine

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20 % du trafic, 30 % de l'occupation de la voirie et 50 % des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. Il s'agit d'une activité qui articule flux et stocks : les leviers de politique publique doivent articuler les leviers du registre transport, et les leviers du registre de l'urbanisme et de la gestion du foncier.

De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.

2.1. Définition d'une délégation politique à la logistique

Les questions de transport de marchandise, dites aussi logistique, et plus particulièrement dans le contexte urbain « logistique urbaine » jouent un rôle très important dans le bon fonctionnement des agglomérations. Pourtant, cette question est peu voire pas portée politiquement.

- Si vous remportez l'élection municipale, envisagez-vous de confier une délégation à l'un ou l'une de vos collègues sur ce sujet, et/ou de porter cette idée au sein du Conseil communautaire de votre territoire ? Si oui, dans le cadre global de quelles autres compétences (développement économique, urbanisme et transport, environnement, emploi, etc.) ? Si non, pourquoi ?

2.2. Réglementation des véhicules et de la circulation

- Quelle réglementation des véhicules de transport de marchandise souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

2.3. Stationnement

- Quelle politique de stationnement souhaitez-vous appliquer pour les véhicules de transport de marchandise (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

2.4. Entrepôts logistiques et politique immobilière

En ville, la gestion des flux logistiques peut passer par des stratégies de réservation de foncier stratégique permettant la création de hubs logistiques. Plus largement, depuis 2022, les documents de planification doivent intégrer l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN), c'est-à-dire qu'ils doivent prévoir une réduction de moitié du rythme d'artificialisation des terres entre 2021 et 2031, et planifier l'arrêt de l'artificialisation des terres après 2050. Cela concerne particulièrement l'implantation de nouveaux entrepôts logistiques. En Ile-de-France, la stratégie logistique est définie dans le plan des mobilités d'Ile-de-France (PDMIF).

- Comment évaluez-vous la stratégie globale d'aménagement du PDMIF pour le fret urbain sur votre territoire (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ? Souhaitez-vous l'accompagner ? De quelle manière ?
- Si votre commune et intercommunalité sont intégrées au périmètre de la Métropole du Grand Paris : avez-vous connaissance de la charte logistique de la Métropole du Grand-Paris ? Pensez-vous opportun d'en préciser certains objectifs ou moyens d'évaluation ?

3

Infrastructures

Il n'y a pas de services de transport (pour la mobilité des personnes comme pour le transport de marchandises et la logistique urbaine) de qualité sans infrastructures de qualité. Le patrimoine public des réseaux d'infrastructures nécessite un entretien et une modernisation réguliers ; les effets du changement climatique éprouvent la résilience des réseaux existants. Ces défis représentent un coût significatif pour les prochaines années.

3.1. État, entretien, modernisation et nouveaux projets pour les infrastructures routières

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Identifiez-vous des besoins spécifiques concernant les ponts ou tunnels de votre territoire ?
- Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?
- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie, ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

3.2. Adaptation des infrastructures au changement climatique

Le dérèglement climatique augmente la fréquence et l'intensité d'événements climatiques susceptibles de nuire aux performances des infrastructures de transport (inondations, sécheresse, retrait-gonflement ...).

- Identifiez-vous des vulnérabilités des infrastructures de transport de votre territoire face au dérèglement climatique ? Comment souhaitez-vous y répondre ?

3.3. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport et des réseaux souterrains (eau, électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains, la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers, mais aussi la qualité de service et le vieillissement des chaussées.

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis des gestionnaires d'infrastructures et leurs prestataires, et des gestionnaires des autres réseaux souterrains et leurs prestataires ?

3.4. Expérimentations de nouvelles infrastructures

De nouvelles techniques augmentent les performances techniques, environnementales... des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructure connectée, adaptable dans le temps et l'espace, production d'énergie, etc.

- Êtes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?

4

Espace urbain et mobilités actives

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

4.1. Partage de l'espace urbain

Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs réglementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ?
Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- En particulier, quelle place souhaitez-vous donner au véhicule individuel sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous faire évoluer les vitesses limites actuellement en vigueur sur la voirie ?

La nature tend à redevenir un outil de composition urbaine, un élément structurant du développement et de l'aménagement urbains, qui participe à la lutte contre les effets du changement climatique.

- Sous quelle forme et avec quel type d'action sur l'espace public dédié à la circulation ?

4.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine et périurbaine. En France, son usage est en forte croissance depuis quelques années.

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (nouveaux aménagements, stationnement vélo, élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, équipements et services dédiés aux cyclistes de type vélos en libre-service, location, aide à l'achat...) ?

4.3. Politique piétonne

- Quelle politique piétonne souhaitez-vous mettre en œuvre pour votre territoire ?
- Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ?
- Comment intégrez-vous les questions d'accessibilité (situation de handicap, mobilité réduite) de la voirie à votre politique de gestion de la voirie ?

4.4. Engins de déplacements personnels et partage de la voirie

L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années.

- Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...) ?

4.5. Transport fluvial et usages des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

5

Usages de la voirie par les véhicules motorisés

Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine et améliorer le cadre de vie ; libérer l'espace urbain au profit d'autres usages ; et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accompagner et d'accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.

5.1. Zone à faibles émissions métropolitaine

Une zone à faibles émissions (ZFE) a été mise en place par la Métropole du Grand Paris (MGP). Début 2026, cette ZFE s'étend sur 77 communes situées dans le périmètre de l'A86 où elle limite la circulation aux seuls véhicules qui disposent d'une vignette Crit'Air de niveau 1 ou 2.

- **Comment évaluez-vous la politique menée par la Métropole du Grand Paris et comment vous positionnez-vous quant à la mise en œuvre de la zone à faibles émissions métropolitaine sur votre territoire ?**

5.2. Périphérique, autoroutes urbaines et boulevards urbains

La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.

- **Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?**
- **Votre territoire est-il desservi par une autoroute urbaine ou le périphérique ? Le cas échéant, comment souhaitez-vous les voir évoluer ?**
- **Comment envisagez-vous la coopération avec les autres administrations qui exercent des compétences en lien avec ces infrastructures ?**

5.3. Transports en commun en site propre et voies à occupation multiple

La mise en place d'un site propre permet de réserver une partie de la chaussée ou de l'espace urbain à la circulation d'un transport collectif (bus à haut niveau de service BHNS, tramway, téléphérique).

- **Souhaitez-vous favoriser le développement de sites propres sur la voirie de votre territoire ? Avec quels objectifs ?**

Le maire est compétent pour réserver par arrêté certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.

- **Êtes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?**
- **Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?**

5.4. Autocars de tourisme

Le 18 juin 2018, le Conseil d'État a clarifié la compétence d'Ile-de-France mobilités pour l'organisation des services d'autocars de tourisme. Le gestionnaire de voirie reste compétent pour la définition des points d'arrêts.

- **Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?**



5.5. Politique de stationnement

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité. La réforme du stationnement sur voirie entrée en vigueur le 1er janvier 2018 donne aux collectivités les outils d'une politique locale adaptée aux enjeux.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?

Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?

5.5. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Les EPCI qui ont la compétence énergie peuvent élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir, ou à la mise en place de systèmes d'aides ou de subventions pour l'équipement des particuliers ? Selon quelles modalités ?
- Envisagez-vous de soutenir le développement d'autres modes de motorisation (hydrogène, GNV...) et comment ?

5.6. Véhicules automatisés

Le développement de la technologie permet d'envisager l'automatisation partielle de certains services de mobilité.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des expérimentations ou des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

Les dernières années ont vu le développement de services de robotaxis dans différentes villes, notamment aux États-Unis.

- Estimez-vous que de tels services pourraient se développer sur votre territoire ?
- Comment envisagez-vous d'encourager ou d'encadrer leur développement éventuel ?

6

Services de mobilités partagées

En complément des services de mobilités organisés par Île-de-France Mobilités, la Ville de Paris et les intercommunalités peuvent contribuer au développement des mobilités partagées.

6.1. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit...

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux besoins de mobilité des habitants de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou favoriser son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

6.2. Vélos en libre-service et vélos en location longue durée

En Île-de-France, c'est le bloc communal qui organise la mise en libre-service de vélos. L'agence des mobilités partagées (Agemob) est le syndicat intercommunal qui organise le service Vélib' sur certaines communes de la Métropole du Grand Paris. Île-de-France Mobilités organise pour sa part le service de location longue durée de vélos Véligo.

- Pensez-vous que les vélos en libre-service constituent une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ? Et les vélos en location longue durée ?
- Le cas échéant, estimez-vous l'offre dont dispose votre territoire (Vélib', Véligo, autre) est satisfaisante ? Comment souhaiteriez-vous la voir évoluer ?
- Souhaiteriez-vous voir évoluer le rôle joué par l'Agemob et/ou Île-de-France Mobilités pour l'organisation des services de vélos partagés sur votre territoire ?

6.3. Autopartage

L'autopartage désigne la mise à disposition d'une voiture pour des usages successifs de courte-durée par différents usagers. Un service d'autopartage peut être porté par un opérateur gestionnaire de la flotte, ou par des particuliers qui proposent la location de courte durée de leur propre voiture. Dans ce deuxième cas, la mise en libre-service peut être organisée par des plateformes, ou par les particuliers eux-mêmes sans intermédiaires.

- Pensez-vous que l'autopartage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Pour quels objectifs ?
- Selon quelles modalités (opérateur d'autopartage avec ou sans délégation de service public, soutien à l'autopartage entre particuliers avec ou sans plateforme, etc.) ?

6.4. Gestion des services de free-floating

Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée sans station d'accueil dédiée. Des opérateurs déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et proposent aux usagers de les louer pour une courte durée.

- Le cas échéant, comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ?
- Souhaiteriez-vous voir des opérateurs développer certaines de ces offres de mobilité ou des offres similaires sur votre territoire ? Lesquelles ?
- Quelles politiques envisagez-vous de mettre en œuvre en matière de free-floating pour encourager et/ou réguler le développement du free-floating sur votre territoire ?

6.5. Véhicules de transport avec chauffeur

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de VTC sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

6.6. Services numériques multimodaux

Les applications numériques de mobilité ont pris une importance croissante dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. En outre, les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

- Êtes-vous satisfaits de l'application numérique de mobilité d'Île-de-France Mobilités ?
- Le cas échéant, comment souhaiteriez-vous la voir évoluer ?
- Souhaitez-vous développer ou participer au développement d'outils numériques complémentaires d'information multimodale ? Avec quels objectifs et sous quelle forme ?

7

Pôles multimodaux

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos...) sont essentiels pour faciliter l'intermodalité des systèmes de transport. L'article 9 de la loi d'orientation des mobilités incite d'ailleurs à dimensionner les pôles d'échanges multimodaux aux flux des passagers.

7.1. Intermodalité et parc-relais

- Comment évaluez-vous la politique d'intermodalité menée jusqu'à présent sur votre territoire, avec Île-de-France Mobilités ?
- Souhaitez-vous l'accompagner, par exemple en favorisant l'implantation de parcs relais sur votre territoire ?

7.2. Grandes gares

Les grandes gares représentent un enjeu important pour l'accessibilité du territoire et l'organisation des mobilités.

- Souhaitez-vous voir les gares de votre territoire évoluer (services, circulations, insertion urbaine...) ?

7.3. Gares routières

La croissance du trafic des cars interurbains lié notamment à la libéralisation du transport de voyageur par autocar peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.

- Vous paraît-il opportun de développer une gare routière dans la proximité de votre commune ?

7.4. Aéroports

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire aux aéroports d'Île-de-France et du Grand Bassin parisien (Orly, Roissy, Le Bourget, Beauvais) ? Souhaitez-vous améliorer cette dernière ? Par quels moyens ?

8

Transition énergétique des flottes des collectivités et plans de mobilité employeurs

8.1. Transition énergétique des flottes des collectivités

L'article L224-8 du code de l'environnement établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 37,4 % de véhicules à très faible émissions jusqu'en 2029, et 70 % de véhicules à faible émission et 40 % de véhicules à très faible émission à partir de 2030.

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

8.2. Plans de mobilité employeurs

Le Plan de mobilité employeur (PDME) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Il est obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité.

En outre, les chefs d'entreprise ont la possibilité d'instaurer un forfait mobilité durable (FMD) pour payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 600 euros par an exonérés de charges sociales et fiscales.

- Quelles actions souhaitez-vous mettre en œuvre concernant la mobilité des employés des entreprises de votre territoire ? Par quels moyens ?

BIBLIO & RÉFÉRENCES

Étude TDIE 2020

Ce travail a été réalisé à partir du dossier produit par TDIE pour la première édition de son étude des programmes transport, mobilité et logistique, des candidats aux élections municipales et intercommunales en 2020. Voir :

- La [grille d'analyse rédigée en 2020](#)
- La synthèse de l'étude 2020 : [Municipales : l'enjeu des mobilités](#)
- Le dossier complet : [Municipales 2020 - TDIE](#)

Voir aussi :

- *Politiques de mobilité : ce que proposaient les candidats pour le premier tour des municipales*, Pierre Dumas, Juliette Le Seac'h, Timothée Mangeart, Pierre Van Cornewal, TI&M n°520, mars-avril 2020
- *Elections municipales : quelles mobilités dans une ville apaisée*, Timothée Mangeart, TI&M n°521, mai-juin 2020

Références bibliographiques diverses

En plus des textes de lois divers documents de politique publique, les informations et analyses publiées par les organismes suivants ont été particulièrement utiles :

- Cerema : [Cerema, climat et territoires de demain. Aménagement et résilience](#)
- ART – Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr/>
- France mobilités : [France Mobilités : Innovation, expérimentation et actions de transports et mobilité durables dans les territoires](#)
- Publications de l'administration – SDES, IGEDD, etc.

Concernant la logistique urbaine

- [Logistique urbaine et action publique](#), Welcome to logistics city Livret n°4 2025, Chaire Logistics City, François Adoue, Laetitia Dabanc et Juliette Berthon (dir.)
- [Mission logistique urbaine durable 2025](#), Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean, rapporteurs Antoine Robichet et Ivan Slastanova, janvier 2026

Mise en œuvre de la Lom

- *La Lom, une loi complexe au fort potentiel d'adaptation par les acteurs territoriaux ?* Hugo Chapuis, Antoine Crillon, Sibylle David, Emilia Imadache, Blanche Mamet, Gaïané Métret, TI&M n°544, mars-avril 2024
- *Action publique locale et mobilités*, GIS-GRALE, coll. Droit et gestion des collectivités territoriales, Presses universitaires de Grenoble, 2023

Contribution de l'observatoire des politique et stratégies de transport en Europe (#OPSTE)

[Les transports locaux en Europe : institutions et pratiques](#), le bulletin #13

Les enquêtes et études de TDIE à l'occasion des renouvellements démocratiques

Cette étude est menée dans le cadre des démarches que TDIE réalise à l'attention des candidats à diverses élections, et à l'attention des parties prenantes du monde des transports, avec l'objectif de contribuer à la compréhension des dynamiques politiques qui préfigurent continuités et inflexions des politiques publiques de transport.

Européenne 2024

- [Quelle politique européenne des transports demain ? 18 questions aux candidats](#) (rapporteurs : Caroline Daude et Michel Savy)
- [Présentation des réponses reçues par TDIE](#)

Présidentielle 2022

- [Dossier adressé aux candidats](#) (rapporteurs : Caroline Daude et Michel Savy)
- [Présentation des réponses reçues par TDIE](#)

Régionales 2021

- [Régionales 2021- Cinq enjeux pour une politique régionale des transports - TDIE](#) (rapporteur : Timothée Mangeart)
- [Régionales 2021 - les déplacements du quotidien au cœur des politiques régionales - TDIE](#) (présentation des réponses reçues par TDIE)

LISTE DES SIGLES

Agemob : agence métropolitaine des mobilités partagées

AO2 : autorité organisatrice de second rang

AOM : autorité organisatrice de la mobilité locale

AOMR : autorité organisatrice de la mobilité régionale

AOP : autorité organisatrice de proximité

AOT : autorisation d'occupation temporaire du domaine public

ART : autorité de régulation des transports

CA : communauté d'agglomération

CC : communauté de communes

COM : contrat opérationnel de mobilité

CP : comité des partenaires

CU : communauté urbaine

DAACL : document d'aménagement artisanal, commercial et logistique

DGITM : direction générale des transports, des infrastructures et de la mer

DIR : direction interdépartementale des routes

EDP(M) : engin de déplacement personnel (motorisé)

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

EPL : établissement public local

EPT : établissement public territorial

FPS : forfait post-stationnement

IDFM : Île-de-France mobilités

IRVE : infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides

MGP : métropole du Grand Paris

MT : Martinique transport

Padduc : Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse

PAMS : plan d'action commune en matière de mobilité solidaire

PCAEM : plan climat-air-énergie métropolitain

PCAET : plan climat-air-énergie territorial

PDM : plan de mobilité

PDME : plan de mobilité employeur

PDMIE : plan de mobilité interentreprise

PDMS : plan de mobilité simplifié

PDU : plan de déplacement urbain (jusqu'à la loi Lom)

PEM : pôle d'échange multimodal

PETR : Pôle d'équilibre territorial et rural

PLH : programme local de l'habitat

PLM : plan local de mobilité

PLU(i) : plan local d'urbanisme (intercommunal)

PPA : plan de protection de l'atmosphère

RRN NC : réseau routier national non-concédé

RT : ressort territorial

SAR : Schéma d'aménagement régional (pour les régions d'Outre-mer)

SCoT : schéma de cohérence territoriale

SDAC : schéma de développement des aires de covoiturage

SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SDF : schéma de desserte ferroviaire

SDIRVE : schéma de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

SDRIF : schéma directeur de la région Île-de-France

SGP : société des grands projets

SLO : service librement organisé

SNM : service numérique multimodal

SNV : schéma national des véloroutes

SEM : société d'économie mixte

SERM : service express régional métropolitain

SPL : société publique locale

SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Sytral : syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

TAD : transport à la demande

TCSP : transport en commun en site propre

VM : versement mobilité

VMA : versement mobilité additionnel

VMRR : versement mobilité régional et rural

VT : versement transport (jusqu'à la loi Lom)

ZFE : zone à faibles émissions mobilité

ZTL : zone à trafic limité



9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 80
www.tdie.eu