



**NOM** : DESTOT

**Prénom** : Michel

**Organisme** : GART

**Thème : Lutte contre l'effet de serre : création des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD)**

### **Description et exposé des motifs**

#### **Un bref état des lieux des politiques de déplacements**

- Les Autorités Organisatrices du Transport Collectif Urbain sont chargées de l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains mais ne sont dotées que de la compétence Transport collectif.
- Les politiques vélo (itinéraires cyclables, location de bicyclettes) sont généralement pris en charge par les communes. Ceci pose des problèmes pour la continuité des itinéraires cyclables (même s'il faut noter que les AOTU les plus actives ont étendu leurs réseaux cyclables et réalisé des aménagements en matière de jalonnement et d'itinéraire et pour la coordination (complémentarité plutôt que cohérence) avec les transports collectifs.
- S'agissant de la voirie, les plans de circulation, de jalonnement et de signalisation sont de compétence communale, ce qui pose parfois des problèmes pour développer les réseaux de transport en commun, et notamment les sites réservés et les priorités aux feux.
- Le stationnement est un outil essentiel de toute politique globale de déplacements. Or, la réglementation du stationnement sur voirie est une compétence communale et son non-respect relève du droit pénal. Le montant des amendes est fixé dans le cadre général du droit pénal et sans lien avec le coût de l'heure de stationnement payant ; de plus, les amendes sont très mal recouvrées, ce qui prive les politiques des stationnement de leur effet dissuasif.
- Les plans de déplacements d'entreprises et, plus largement, les actions relevant du management de la mobilité sont encore insuffisamment développés.
- Les autorités organisatrices de transport n'ont pas de compétence spécifique en matière de fret urbain ou interurbain. L'organisation du secteur échappe donc aux collectivités territoriales. Pourtant, au titre de leurs missions de développement économique et d'aménagement du territoire, elles s'interrogent et parfois agissent pour optimiser le transport de marchandises.
- Plus largement, se posent les problèmes de gouvernance territoriale, principalement au niveau des aires urbaines qui regroupent plus de 80 % de la population française (problème d'articulation entre les périmètres des SCOT et des PDU à l'échelle des 354 aires urbaines ; problème d'organisation des transports collectifs face à l'étalement urbain – question de la desserte périurbaine).

#### **De nouveaux leviers d'action sont donc nécessaires :**

**- Etendre le champ d'intervention des intercommunalités, autorités organisatrices de transports, en les dotant de toutes les compétences permettant la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains.** Aujourd'hui, on assiste à une extension des responsabilités des collectivités locales et de leurs groupements sans les leviers d'actions adéquats/nécessaires. Le GART propose donc la transformation des autorités organisatrices des transports collectifs en autorités organisatrices de la mobilité durable. Cette compétence devrait être exercée au niveau **intercommunal**. Elle comprendrait tous les leviers nécessaires à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains : outre l'organisation des transports collectifs, l'intercommunalité serait en charge du stationnement (hors voirie et sur voirie), de la politique vélo (itinéraires cyclable et services de location de vélo), de l'autopartage, des taxis, et aussi des marchandises. Pour ce faire, elle devrait, pouvoir exercer la maîtrise d'ouvrage sur toutes les infrastructures nécessaires à l'exercice de ces compétences (voies réservées, stations, abris-voyageurs, ...), en coordonnant ses actions avec les différentes communes concernées. Elle serait chargée de mettre en œuvre les politiques intermodales avec la région et le département.

- **Par ailleurs, afin que les nouvelles attributions des AOMD rentrent en cohérence avec une politique d'urbanisme durable, affichant une neutralité au plan carbone, le GART propose :**
- que les PDU soient considérés comme les volets déplacements des plans climats intercommunaux ;
- d'instaurer de nouveaux outils réglementaires permettant la mise en œuvre des liens de compatibilité entre SCOT, PDU et PLU, qui font encore défaut dans le cadre de l'application de la loi SRU. Par exemple : faire inscrire obligatoirement dans le SCOT et les PLU des normes de densités urbaines minimales dans un périmètre de 500m d'une Gare de voyageurs et le long d'un tracé de TCSP ;
- de généraliser, dans le cadre d'une nouvelle génération de PDU, les démarches de PDE à l'échelle des zones et parcs d'activités économiques, ces territoires d'activités étant de forts générateurs de trafic et donc de nuisances ;
- de donner les moyens réglementaires et financiers aux collectivités de mettre en place un service public de livraison des marchandises.

---

#### **Conditions de succès**

- **Repenser la répartition des compétences entre collectivités territoriales (et leurs groupements) dans le champ des transports et de la mobilité, à la fois sur le plan des relations communes / intercommunalités et au niveau des autres échelons territoriaux ;**
- **Rationaliser et renforcer l'efficacité de la réglementation applicable en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et d'environnement en donnant aux collectivités locales les outils nécessaires et adéquats (instruments d'évaluation environnementale notamment).**

---

#### **Estimation préliminaire de l'impact en terme de GES**

**Les instruments d'évaluation « ex-ante » ne sont pas disponibles.**



---

#### **Estimation du coût de la mesure (ramené à la tonne de CO2)**

**Les instruments d'évaluation « ex-ante » ne sont pas disponibles.**

---

#### **Informations complémentaires**

[www.gart.org](http://www.gart.org)



**NOM** : DESTOT

**Prénom** : Michel

**Organisme** : GART

---

**Thème : développement des transports collectifs**

Facteur de préservation de l'environnement et de la qualité de vie, les transports publics contribuent à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit et l'insécurité routière. Elément de solidarité, ils sont indispensables pour donner accès à tous à l'emploi, à la formation, aux équipements publics, aux commerces.... Elément de compétitivité de nos territoires (villes, départements, régions), ils renforcent leur attractivité et facilitent tant les déplacements de personnes que le transport de marchandises ....

---

**Description et exposé des motifs**

Les grandes évolutions nationales en matière de mobilité et d'usage des modes de transports ces dernières années sont les suivantes :

En zone urbaine, après une période de stabilité dans les années 1980, la mobilité individuelle s'est remise à croître partout. Elle se situe aujourd'hui entre 3,5 et 4 déplacements par jour. Elle connaît, depuis les années 2000, une relative stabilisation. Il est difficile de détecter précisément les facteurs de ces évolutions. Ils peuvent être d'ordre démographique, urbanistique, économique, comportemental.

La mobilité en transports collectifs, très variable suivant les villes, évolue peu dans le temps, et ne croît que dans les villes ayant investi dans des transports en commun en site propre qui offrent une qualité de service assez attractive pour favoriser un changement de comportement.

A Lille par exemple, la dernière enquête ménage réalisée en 2006 révèle que 56% de ces déplacements sont réalisés en voiture, contre 59% en 1998, date de la dernière enquête. En revanche, 9% de ces trajets sont effectués en transports en commun, contre 7% en 1998. La mobilité en transports collectifs urbains augmente ainsi de 37% par rapport à 1998. Les autres moyens de déplacement restent plutôt stables : la marche représente 31% (contre 30%), le vélo 2% (stable), les deux roues motorisés 1% (stable). A Lyon, en 2006, on enregistre une baisse uniforme de 15 % par rapport à 1995 des déplacements par jour en voiture. A l'inverse, comme à Lille, l'usage des transports collectifs urbains chez les habitants de Lyon et Villeurbanne augmente de 15%. Cette progression de la mobilité en transports collectifs urbains conforte la place de l'agglomération lyonnaise en tête des agglomérations françaises de province, pour l'utilisation des transports collectifs.

De la même façon, depuis 2002, les régions ont renforcé l'offre de service (+8%) en augmentant les dessertes et en investissant dans du matériel neuf ou rénové plus confortable et de plus grande capacité. Le poids de l'investissement dans le budget transport est donc passé de 26% en 2002 à 37% en 2005. Résultat : entre 2002 et 2005, le trafic a augmenté de 12%.

Malgré ces bons résultats, les marges de manoeuvres financières des autorités organisatrices de transport pour le développement d'une offre attractive sont limitées. Le versement transport a atteint ses limites et la fiscalité locale vient aujourd'hui équilibrer de plus en plus de compte transport. La DGD versée aux régions couvre moins des deux tiers des besoins de financement des TER.

**Les actions en faveur d'une mobilité durable ne peuvent plus se réduire à la promotion et de l'acquisition de véhicules propres. Elles doivent induire une modification des comportements, vers un usage raisonné de la route et vers plus de complémentarité entre les modes.**

**Conditions de succès**

1. Dans le cadre de la transposition de la directive Eurovignette, Il est indispensable que la taxation des transports routiers puisse être généralisée à l'ensemble du réseau routier et que la possibilité soit donnée aux collectivités territoriales de mettre en place des taxes spécifiques applicables au trafic routier. Les agglomérations pourraient, conformément à la directive eurovignette, appliquer un droit d'usage ou une taxe spécifique sur leur zone de compétence. Les régions pourraient mettre en place un droit d'usage ou un « péage » sur leur réseau, à l'instar de ce qui va être expérimenté en Alsace. Dans tous les cas, le produit doit revenir à la collectivité qui met en place et qui gère le système de tarification.
2. Le chèque transport, destiné à la prise en charge des dépenses liées aux déplacements domicile travail hors Ile-de-France, que ces déplacements soient effectués en transports collectifs ou en voiture, doit être dématérialisé et faire l'objet d'un versement direct sur la fiche de paie du salarié.
3. Les aides de l'Etat aux Plans de Déplacements Urbains et aux Transports Collectifs doivent être rétablies, sur la base de critères explicites, pertinents et objectifs afin que les agglomérations soient toutes équitablement traitées.

---

**Estimation préliminaire de l'impact en terme de GES**

L'utilisation des transports collectifs par un salarié qui utilisait auparavant sa voiture permet d'économiser **0,87 TCO2 par personne et par an.**

---

**Estimation du coût de la mesure (ramené à la tonne de CO2)**

**Les instruments d'évaluation « ex-ante » ne sont pas disponibles.**

---

**Informations complémentaires**

[www.gart.org](http://www.gart.org)