



COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

ELUS REFERENTS :

Monique Bourdier, Maire de Bouleurs (77)
Jean-Baptiste Hamonic, Maire de Villepreux (78)
Grégoire de Lasteyrie, Maire de Palaiseau (91)

SUJET :

« L'intercommunalité comme outil de coopération et de mutualisation des mobilités »

CONTEXTE/ACTUALITE :

Ile-de-France Mobilités est l'établissement public administratif qui détient la compétence sur les transports en Ile-de-France. Il constitue l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire francilien et est Présidé par la Présidente de Région Valérie Pécresse.

Si les élus communaux et intercommunaux peuvent être associés, concertés dans les décisions prises par la Région, ils n'ont cependant pas de pouvoir décisionnel concernant le tracé du métro, la fréquence des bus ou la tarification de ces transports. Toutefois, les communes et a fortiori les intercommunalités peuvent contribuer à améliorer les déplacements du quotidien de leurs administrés en agissant sur la voirie, le stationnement, l'aménagement, etc.

OBJECTIFS :

- Comprendre l'intérêt d'avoir une action intercommunale sur les mobilités
- Faire connaître les initiatives d'intercommunalités qui agissent sur les mobilités
- Réfléchir au travail intercommunal qui peut être fait sur l'aménagement des pôles gares

LES INTERVENANTS :

- **Bertrand Macé**, Conseiller Environnement et Mobilités à l'AdCF
- **François Ploquin**, Adjoint au chef de service de la politique des transports à la DRIEA Ile-de-France

POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET DES ECHANGES :

- **Introduction de la séance par les élus référents :**

Monique Bourdier : il aurait été opportun que l'aménagement des pôles de gares soit une compétence intercommunale obligatoire. Toutefois, cette proposition n'a pas été retenue dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (loi dite « LOM »). Or, les petites communes sont majoritairement traversées de lignes intercommunales. La commune d'assise a rarement envie de financer à elle seule tout l'aménagement de la gare.

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

Jean-Baptiste Hamonic confirme que la question des gares est centrale. Dans le cadre de cette séance, il ne faut pas hésiter à élargir le débat autour de l'intermodalité : développement du vélo, des trottinettes électriques, des mobilités durables et innovantes... L'expérimentation est importante en termes de mobilités. Les évolutions législatives ne sont pas toutes satisfaisantes. Il conviendra de regarder la loi 4D avec attention puisque certaines mesures concernent les transports. Les mobilités impliquent une pluralité d'acteurs : la commune, le Département, la Région. L'intercommunalité est l'acteur central pour faire dialoguer tout le monde. L'enjeu, c'est le financement : les communes ne peuvent pas tout porter toutes seules.

▪ Intervention de Bertrand Macé, Conseiller environnement et mobilités à l'AdCF :

L'AdCF compte 937 intercommunalités adhérentes, représentant 80% de la population française. Elle a édité deux guides sur les mobilités en 2020 : ceux-ci sont en accès libre sur le site de l'AdCF. Le guide dédié aux nouvelles solutions de mobilités comporte notamment une quinzaine de fiches de retours d'expérience.

La mission de l'AdCF est triple :

- Proposer et agir
- Accompagner et informer
- Echanger et observer

La loi « LOM » a confirmé qu'Ile-de-France Mobilités (IDFM) était l'unique autorité organisatrice de mobilités (AOM) sur le territoire francilien. Dans le cadre de cette loi, l'AdCF a encouragé les intercommunalités à se saisir de la compétence AOM et à prendre pleinement en compte les mobilités dans leur projet de territoire.

Il existe des AOM de rang 2. IDFM peut leur déléguer certaines de ses compétences. Elle le fait par exemple sur le transport scolaire.

En matière de mobilités, le rôle des intercommunalités se décline des manières suivantes :

- Participation au comité des partenaires créé par IDFM via des représentants
- Aménagement de pistes cyclables
- Pôles d'échanges multimodaux
- Bornes de recharge pour véhicules électriques ou hydrogènes
- Aides individuelles à l'achat d'un vélo électrique

Concernant les pistes cyclables : en 2018, l'AdCF a rappelé que c'est la compétence voirie qui doit être invoquée pour de telles réalisations, et non la compétence AOM. Néanmoins, il est utile que tous les gestionnaires de voirie présents sur un même territoire s'entendent pour définir un référentiel commun, permettant de rendre cohérents les aménagements réalisés (types de revêtement, présence ou non de sas à vélos, de bandes cyclables, continuité des itinéraires...).

Concernant les pôles d'échanges multimodaux (PEM) : l'intercommunalité est à la croisée des acteurs. La maîtrise d'ouvrage d'un PEM ne peut être assurée sur le fondement de la compétence AOM. Elle relève du propriétaire des parcelles concernées. La compétence voirie peut être invoquée ou, à défaut, des compétences « aménagement de l'espace pour la

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

conduite d'actions d'intérêt communautaire » ou « zones d'activité économique » pourraient être invoquées.

Exemples de réalisation d'intercommunalités qui n'ont pas le statut d'AOM :

- ✓ CC des 2 Morin (31 communes, 27 000 habitants, Seine-et-Marne) : mise en place d'un **transport à la demande** (TAD) vers les deux gares transiliennes situées hors du périmètre intercommunal, au bénéfice des publics âgés ou autres non actifs. Financement : IDFM + département + communauté de communes.
- ✓ CC du Mont des Avaloirs (26 communes, 17 000 habitants, Mayenne) : elle s'est dotée d'un **plan vélo** autour de 3 axes dont la création d'itinéraires, la mise en place de panneaux signalant la présence de cyclistes et la location de vélos à assistance électrique à moyenne ou longue durée (nécessité d'être AOM ou AO2) Deux jalons majeurs de la démarche :
 - 1/ Elaboration d'un schéma directeur cyclable.
 - 2/ Organisation de réunions publiques de concertation pour s'appuyer sur l'expertise d'usage des citoyens.
- ✓ CC du Grand Pic Saint Loup (36 communes, 48 000 habitants, Hérault) : Développement de PEM d'un nouveau genre : les **pôles nouveaux usages** (PNU). L'objectif est de positionner sur les axes de transports structurants de l'EPCI des aires de covoiturages pouvant profiter à l'économie locale.
- ✓ CC du Thouarsais (24 communes, 37 000 habitants, Deux-Sèvres) : mise en place d'une **stratégie globale** avec la conception d'un schéma directeur des mobilités durables validé en 2019 après deux ans d'élaboration. Cette stratégie se décline en 41 actions autour de 7 enjeux, parmi lesquels le développement du covoiturage, le développement des modes actifs, des transports en commun, des nouvelles formes de mobilités et la promotion de modes alternatifs auprès des entreprises.
- ✓ CC de Grand Lieu (9 communes, 40 000 habitants, Loire Atlantique) : à la suite de la réponse au « programme mobilité durable de l'ADEME », élaboration d'un **plan global de déplacement** et d'un **schéma directeur des mobilités douces**. Recrutement d'un conseiller mobilités.

Questions / réponses :

Marc Feugere, adjoint au maire de Chatenay-Malabry (92), demande si les panneaux signalant la présence de cyclistes sont suffisamment fiables.

⇒ Un contact pourra être transmis pour lui donner un retour d'expérience.

Nadine Fauquereau, maire adjointe de Bonnelles (78) : lorsque les lignes de bus qui traversent la commune relèvent de la compétence d'une autre intercommunalité, cela pose un problème de dialogue. Il est difficile d'obtenir des informations et réponses lorsqu'il y a un problème. Elle donne l'exemple du transport à la demande de Rambouillet Territoire qui s'arrête à 1km de l'itinéraire de TAD de la communauté de communes. Il y a donc un problème de continuité.

⇒ Il est rappelé que l'AOM demeure Ile-de-France Mobilités sur toute l'Ile-de-France.

⇒ **Monique Bourdier** : l'élargissement prévu des périmètres devrait arriver à résoudre ce type de problème. Nous sommes actuellement dans une phase de transition. IDFM

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

compte une personne dédiée par périmètre. Il a été assuré qu'il y aurait toujours une réunion annuelle réunissant l'AOM, les transporteurs ainsi que tous les acteurs locaux.

- ⇒ **Jean-Baptiste Hamonic** : la qualité du dialogue entre intercommunalités dépend des territoires. Exemple de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : réunions régulières avec Versailles Grand Parc, pour assurer la continuité des mobilités.

Sophie Castagné, Directrice des relations institutionnelles, RATP Dev : comment la logique de bassins de vie qui s'applique depuis la LOM peut-elle s'organiser en l'Ile-de-France ? Il semble que l'Ile-de-France fonctionnait déjà dans cette logique de bassin de vie.

- ⇒ **Bertrand Macé** confirme que l'Ile-de-France a été préfiguratrice de cette logique. Certains territoires s'organisent sur des bassins à différentes échelles : à l'échelle intercommunale, à l'échelle du SCOT...
- ⇒ **Monique Bourdier** rappelle que le lien entre les intercommunalités doit être fait par IDFM.

Gilles Studnia, maire de Saint-Nom-la-Bretèche (78) évoque la question du transport à la demande. Un redécoupage des bassins de transports est en cours, à partir d'une définition nouvelle des besoins de chaque territoire. On ne sait pas bien ce qu'il se passe d'un bassin à l'autre, chaque bassin essayant de tirer son épingle du jeu. Le nouveau contrat, qui va englober plusieurs bassins, devrait commencer au 1^{er} janvier 2024 et ira jusqu'à 2030. IDFM demande aujourd'hui aux territoires de débattre sur une projection à 10 ans, ce qui est considérable. IDFM se fonde sur des données statistiques datant de 2018.

Le maire souhaite savoir si les appels d'offre ont déjà été lancés. Il demande un retour au principe de base énoncé par IDF Mobilités dans son développement du TAD : celui-ci doit être un complément pour les zones rurales isolées permettant de constituer un rabattement vers les lignes fixes. Or, la commune a connu une suppression des lignes fixes, remplacées par un TAD.

▪ Intervention de François Ploquin, DRIEA Ile-de-France :

Le vélo est un mode de déplacement essentiel et nécessaire dans la transition écologique des mobilités. Ce n'est pas une option mais bien une nécessité.

Développement d'un réseau de « **coronapistes** » (pistes cyclables provisoires) pendant la crise sanitaire : ce réseau est assez peu étendu à l'échelle de la région. Il était néanmoins difficile de faire plus au vu de l'urgence et des contraintes structurelles dans les territoires de grande couronne. On a vu un doublement de la fréquentation des pistes et cela a permis de tester un réseau structuré grandeur nature. La DRIEA en a dressé un bilan qui est accessible sur son site.

Le rôle des intercommunalités est central : les réseaux locaux ont un réel intérêt, puisqu'adaptés aux caractéristiques du territoire. Dès lors, plusieurs questions se posent :

- Quels sont les objectifs du réseau ? Exemple : rabattement vers les gares et les pôles générateurs de trafic.
- Quel maillage intercommunal ?
- Quelle cible : le vélo utilitaire (vélotaf) ou le vélo de loisir / tourisme ?

Un exemple de politique cyclable d'intercommunalité qui n'est pas une AOM, mais dispose tout de même de leviers :

- Identification de 7 itinéraires : six utilitaires et un de loisirs

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

- 40 km pour 2024 représentant 6 M€ d'investissement
- Desserte de zones d'activité économique, pôles gares, bâtiments d'intérêt communautaire (bibliothèque, conservatoire de musique...)
- Recensement quantitatif et qualitatif des stationnements vélo
- Mise en place de services : prêts de vélo, ateliers d'auto-réparation vélo-école...
- Actions de promotion : jeux concours, diffusion d'un documentaire sur le vélo
- Enquête qualitative sur la pratique cyclable

Les ressources pour développer une politique cyclable :

- Des financements de l'Etat : appels à projets, dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)
- Des financements de la Région Ile-de-France
- Des ressources en ligne : ADEME, CEREMA, AdCF
- Des acteurs associatifs dynamiques

Questions / réponses :

Monique Bourdier : le problème, c'est la réglementation. Il faut par exemple au minimum 2,50m de largeur pour pouvoir faire une piste cyclable. C'est incohérent, car il est ainsi possible de tracer une piste cyclable juste à côté des voitures mais pas possible d'avoir une bande sécurisée un peu plus étroite (1,5m).

- ⇒ **François Ploquin** : il est effectivement difficile de faire de la place à un mode de transport qui a été négligé pendant les dernières décennies. Il existe aussi un choix des collectivités de ne financer que des pistes très qualitatives et sécurisées.
- ⇒ **Jean-Baptiste Hamonic** fait un retour d'expérience sur le nouveau schéma directeur qui va mailler les 12 communes de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Celui-ci se concentre sur la structuration du réseau plutôt que sur les aides à l'achat de vélo, déjà existantes au niveau de la Région. En parallèle, les communes ont été vivement encouragées à développer leur propre plan vélo.

Serge Arnaud, Conseiller municipal à Bailly-Romainvilliers (77), demande plus d'informations sur le financement des « radicules » au niveau communal. La Région ne finance que les projets structurants, et ne prévoit pas de financement de radicules qui permettraient pourtant de rejoindre le réseau structurant. Cela limite de fait l'utilisation du vélo.

- ⇒ **François Ploquin** : une priorisation s'opère sur les lieux où il y a le plus de trafic, les aménagements étant coûteux et donc à rentabiliser. L'Etat a néanmoins un levier pour financer les radicules : la DSIL, à la main des préfets de département.
- ⇒ **Jean-Baptiste Hamonic** : il est également possible de jouer sur d'autres leviers pour favoriser le vélo, comme les zones 30.

▪ **Débat sur l'aménagement des pôles de gares :**

Alain Caffin, Conseiller municipal à Voisins-le-Bretonneux (78), souligne que l'échelle de l'agglomération est insuffisante.

Jean-Baptiste Hamonic : on parlait du rôle central de l'agglomération sur les contrats de pôle. Néanmoins, les intercommunalités sont une échelle trop petite pour avancer véritablement : il y a un fort besoin de concertation avec le Département, la Région.



COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 2 MARS 2021

Monique Bourdier : on pourrait aborder dans le cadre de cette commission la question des interconnexions du Grand Paris Express. Cela a été fait il y a quelques années, mais l'AMIF n'avait pas obtenu de réponses suffisantes.

- **Conclusion :**

Jean-Baptiste Hamonic : Il faut poursuivre ce dialogue entre nous. Le prochain CPER va être compliqué. Il manque des financements pour boucler certains investissements sur les transports en Ile-de-France. Il faut s'adapter aux changements de mentalité, aux nouveaux besoins des entreprises. Il serait intéressant d'aborder la question des mobilités entre entreprises dans cette commission.

FIN DE SEANCE