



## **En finir avec les irritants normatifs de la mobilité - L'essentiel à retenir**

## » LIBÉRER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DE LA CHAÎNE DES CONTRAINTES

Les obligations en matière d'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions fixent des trajectoires ambitieuses et contraignantes, qui obligent les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à transformer rapidement leurs parcs. Cependant, le verdissement ne se résume pas à un acte d'achat. Derrière chaque véhicule propre, se cache une chaîne de contraintes souvent sous-estimée : adaptation des dépôts, formation des conducteurs et des techniciens, gestion des déchets et des batteries...

Les dépôts constituent à cet égard un point de tension majeur. L'accueil de véhicules électriques, à hydrogène ou au GNV implique des exigences de sécurité extrêmement élevées qui conditionnent l'architecture des bâtiments, les distances de sécurité, les dispositifs de ventilation et les équipements incendie.

À ces contraintes s'ajoutent des obligations environnementales transversales — installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables, végétalisation des toitures, gestion des eaux pluviales — qui poursuivent des objectifs légitimes, mais dont l'application uniforme se heurte aux réalités industrielles des dépôts de transport. Concrètement, un même site peut être soumis à l'obligation d'installer des panneaux photovoltaïques ou des ombrières, tout en devant maintenir des zones dégagées pour la circulation des véhicules lourds, l'accès des secours et la prévention des risques d'explosion ou d'incendie. Dans certains cas, les exigences se neutralisent mutuellement, plaçant les AOM dans des situations d'arbitrage impossibles.

### POINT CLÉ

**Le GART soulève ainsi une difficulté structurelle majeure : la transition écologique des mobilités repose sur des infrastructures spécifiques, soumises à des contraintes techniques et de sécurité incompressibles. Loin de produire un effet cumulatif positif, la superposition des normes peut paradoxalement aboutir à un ralentissement de la transition écologique.**

## » CLARIFIER LA GOUVERNANCE POUR ACCÉLÉRER LA TRANSITION

La complexité du cadre normatif se double d'une complexité institutionnelle. La transition écologique des mobilités mobilise une pluralité d'acteurs : AOM, communes, intercommunalités, services de l'État, autorités de sécurité, gestionnaires de réseaux, opérateurs privés.

Cette multiplicité se traduit par une dispersion des compétences et des responsabilités. Les AOM portent la stratégie de mobilité, mais ne maîtrisent pas toujours l'ensemble des leviers nécessaires à sa mise en œuvre. Les procédures d'autorisation, notamment sur

le domaine public ou pour les installations techniques, impliquent de nombreux interlocuteurs, allongeant les délais et diluant la responsabilité.

Le cas des infrastructures de recharge pour véhicules électriques est emblématique. Leur déploiement suppose une coordination étroite entre planification territoriale, gestion du domaine public et relations avec les opérateurs. L'absence de guichet unique et la superposition des compétences ralentissent les projets et fragilisent la cohérence des réseaux.

### POINT CLÉ

**Le GART plaide donc pour une gouvernance plus lisible, fondée sur un pilotage territorial à l'échelle pertinente des bassins de mobilité. Clarifier les compétences, simplifier les procédures et sécuriser juridiquement les décisions constituent des conditions indispensables à l'accélération de la transition.**

## » RÉCONCILIER LE TEMPS DU DROIT ET LE TEMPS DE L'ACTION PUBLIQUE LOCALE

Un autre décalage majeur identifié concerne la performance des politiques publiques de mobilité. Les obligations légales évoluent rapidement, parfois au rythme annuel, tandis que les projets de mobilité s'inscrivent dans des cycles longs.

La transformation d'un dépôt, la reconversion d'une flotte ou la mise en place d'une infrastructure lourde nécessitent des délais incompressibles : études préalables, acquisitions foncières, travaux, montée en compétence des équipes.

Ces cycles s'étendent fréquemment sur cinq à dix ans.

À l'inverse, l'instabilité de certains dispositifs — évolution des règles européennes sur les énergies, modifications fréquentes des aides financières, ajustements réglementaires successifs — fragilise la capacité des AOM à planifier leurs investissements. L'incertitude sur la pérennité des financements ou sur l'éligibilité de certaines technologies complique les choix stratégiques.

### POINT CLÉ

**Le GART est convaincu que la réussite de la transition écologique suppose une meilleure articulation entre le temps du droit et le temps de l'action publique locale. Sans visibilité à moyen terme, l'accélération risque de se transformer en précipitation.**

# NOS 12 PRIORITÉS D'ACTION

- ✓ **INTRODUIRE UNE LOGIQUE DE CALCUL PLURIANNUELLE DES QUOTAS DE VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS ET VÉHICULES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS**
- ✓ **MAINTENIR UN MIX ÉNERGÉTIQUE ADAPTÉ AUX USAGES (URBAIN/LONGUE DISTANCE)**
- ✓ **HARMONISER LES EXIGENCES LOCALES DES SDIS**
- ✓ **ÉCHELONNER DAVANTAGE LES OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES**
- ✓ **CONFIER DIRECTEMENT LA COMPÉTENCE DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES AUX AOM EXERÇANT LA COMPÉTENCE MOBILITÉ**
- ✓ **PERMETTRE LA MUTUALISATION DES PARCS VÉLO ENTRE BÂTIMENTS VOISINS APPARTENANT À DES UNITÉS FONCIÈRES DISTINCTES**
- ✓ **DÉPÉNALISER LE STATIONNEMENT GÊNANT/TRÈS GÊNANT SUR LES EMPLACEMENTS DE MOBILITÉ**
- ✓ **CRÉATION D'UN SERVICE INTERCOMMUNAL DE POLICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS**
- ✓ **FACILITER LA COOPÉRATION HORIZONTALE ENTRE AOM LOCALES LIMITOPHES**
- ✓ **PERMETTRE DES TRANSFERTS PARTIELS DE VOIRIE POUR LES BESOINS DE LA MOBILITÉ**
- ✓ **ORGANISER ET SÉCURISER LE PILOTAGE DES PEM PAR LES AOM EN LES QUALIFIANT D'OPÉRATIONS D'INTÉRÊT PARTAGÉ**
- ✓ **SÉCURISER L'APPRÉCIATION CONTENTIEUSE DES PROJETS AU REGARD DE LEURS EFFETS DE LONG TERME**

# NOTRE CONSTAT

La transition écologique des mobilités repose largement sur la capacité d'action des autorités organisatrices de la mobilité. Elles sont déjà, par nature, des actrices de la décarbonation, en organisant le report modal et en structurant des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle. Encore faut-il que le cadre dans lequel elles évoluent soutienne pleinement leurs actions. L'étude menée par le GART et le cabinet Airelle Avocats montre que l'enjeu n'est pas d'ajouter de nouvelles contraintes, mais de rendre cohérent et opérationnel le cadre existant. Adapter le droit aux réalités de terrain, clarifier la gouvernance et réconcilier les temporalités, autant de conditions pour transformer l'ambition écologique en résultats concrets.

Notre étude est disponible sur notre site internet [www.gart.org](http://www.gart.org)

## À propos du GART

Notre association représente un espace unique où les autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales échangent, partagent leurs bonnes pratiques et bâtissent ensemble des solutions adaptées à leurs territoires. Nos ressources économiques, juridiques et scientifiques accompagnent au quotidien nos adhérents dans l'exercice de leurs compétences. Par son influence, notre association porte la voix des collectivités et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques de mobilité.

## À propos d'Airelle Avocats

Le cabinet Airelle Avocats intervient, tant en conseil qu'en contentieux, sur tout le territoire Français (hexagone et territoires ultramarins). Il accompagne les collectivités locales en droit public et dans toutes les matières relevant de la sphère publique. Maître Meyer se déplace au sein des collectivités qui en font la demande ou organise des visioconférences afin d'être le plus réactif possible pour faire face aux besoins des collectivités.