

POUR UNE MEILLEURE ARTICULATION ENTRE LES COMPÉTENCES VOIRIES, MOBILITÉ ET STATIONNEMENT



Raphaël KRUG
Directeur de l'Intermodalité
et de l'Aménagement
de l'espace public
Réfèrent géographique
Île-de-France
GART



Pour concilier qualité de vie, pouvoir d'achat, transition écologique et sûreté, les mobilités du quotidien représentent un levier central de l'action municipale. Les récentes élections de 2026 placent ces enjeux au cœur des choix politiques locaux. Cela nécessite, pour les nouveaux élus à venir, de mieux maîtriser les ressorts institutionnels, de gouvernance, la composante financière, la dimension opérationnelle et les enjeux sociétaux.

À l'approche des élections municipales, le GART a lancé une boîte à outils¹ afin de donner des repères clairs, expliquer et documenter des enjeux souvent perçus comme protéiformes, pour permettre aux futurs décideurs locaux d'agir en connaissance de cause.

De l'articulation des compétences voiries, mobilité et stationnement

Parmi les thématiques traitées, le GART a souhaité, entre autres, sensibiliser les futurs décideurs aux enjeux de l'articulation des compétences voiries, mobilité et stationnement. En effet, les récentes enquêtes d'opinion montrent que plus de 55% des sondés souhaitent réduire la place de la voiture en ville tant chez les citadins que pour les habitants des périphéries. Cependant, contraindre les déplacements en voiture quand ceux-ci représentent en moyenne plus de 80% des déplacements quotidiens et des kilomètres parcourus, sans proposer d'alternatives, ne peut conduire qu'à des tensions sociales. À l'inverse, proposer des alternatives à la voiture, sans activer le levier de la contrainte, peut s'avérer inefficace ou insuffisant pour inciter au report modal.

C'est donc bien le juste équilibre entre la contrainte et l'incitation au travers d'un développement de solutions alternatives qui doit être privilégié. En ce sens, renforcer les transports collectifs urbains et interurbains, le covoiturage, l'auto-partage, mettre en place des services de location de vélo, aménager et assurer des continuités piétonnes et cyclables sécurisées et accessibles, transformer des routes peu fréquentées en voies partagées, organiser l'intermodalité aux nœuds routiers et ferroviaires dimensionnants, transformer des points d'arrêts de bus en points de services de multi-mobilités, mieux organiser et réguler le stationnement et développer les parkings relais, mieux connaître et analyser les pratiques en lien avec les employeurs et les principaux générateurs de flux (commerce, écoles, services...), constituent autant des leviers que ce soit en milieu urbain ou en zone peu dense pour inviter au changement de pratique et à la démotorisation progressive des véhicules secondaires, voire du véhicule principal.

Mobilité et collectivités territoriales, qui fait quoi ?

Transformer les pratiques n'est toutefois pas chose aisée et agir sur l'ensemble de ces leviers nécessite non seulement des volontés politiques fortes, mais surtout des moyens financiers plus conséquents que ne possèdent pas ou plus suffisamment les différents territoires. Dans le contexte très contraint des finances publiques locales et nationales, permettre aux territoires de disposer de marges de manœuvres financières supplémentaires est un prérequis à la mise en œuvre de ces actions.

Contraindre les déplacements en voiture [...] sans proposer d'alternatives, ne peut conduire qu'à des tensions sociales.

Au-delà des questions financières se posent également les questions techniques et opérationnelles de mise en œuvre. En effet, les acteurs intervenants sur le champ de compétence des mobilités, de la voirie et du stationnement ne sont pas systématiquement les mêmes. En dehors de l'Île-de-France, l'organisation de la mobilité est dévolue soit aux intercommunalités (EPCI) pour les réseaux urbains, soit aux régions pour les réseaux interurbains et ferroviaires ou en substitution des communautés de communes qui n'auraient pas pris ladite compétence. En Île-de-France, l'organisation est spécifique car Île-de-France Mobilités est, de par la loi, l'autorité organisatrice des mobilités unique sur tout le territoire francilien.

D'autres compétences directement ou indirectement en lien avec la mobilité jouent un rôle très important en la matière. Outre l'aménagement du territoire, de l'habitat et du développement économique, il s'agit entre autres de l'aménagement et la gestion de la voirie, de l'organisation du stationnement sur voirie, du pouvoir de circulation, du pouvoir de police... La compétence en matière de voirie est distribuée selon la nature des voies entre l'État, les départements, les intercommunalités ou les communes (respectivement pour les routes

nationales, départementales et communales ou d'intérêt communautaire).

Par ailleurs et en agglomération, le pouvoir de circulation incombe au maire sur l'ensemble des voies, quelle que soit leur domanialité. C'est le cas par exemple de la définition des vitesses de circulation maximales autorisées ou des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules ou d'usages.

Zoom sur la compétence stationnement

L'organisation du stationnement sur voirie et la création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement au niveau local relèvent du pouvoir de police du maire et peut éventuellement être délégué au Président de l'EPCI pour les parcs d'intérêt communautaire.

La dépénalisation du stationnement payant sur voirie, inscrite dans la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAP-TAM), est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Cette réforme majeure transforme fondamentalement la nature juridique du stationnement payant et offre aux collectivités la possibilité d'adapter leur politique de stationnement aux enjeux locaux. Plusieurs grandes villes françaises ont récemment innové en instaurant des tarifications différenciées basées sur les caractéristiques des véhicules.

Grâce à cette possibilité, les collectivités peuvent désormais choisir d'opter pour une tarification incitative ou dissuasive qui doit nécessairement s'articuler avec les offres de mobilités afin d'être réellement efficace et de favoriser le report modal.

Cela implique donc de mieux articuler et coordonner ces politiques publiques entre elles par un dialogue territorial renforcé et constructif. Pour plus d'efficacité, les territoires ont également la possibilité d'envisager des transferts de compétence de la commune vers l'EPCI ce qui peut, suivant les cas, être judicieux au regard des aires d'attraction des villes et pour lesquelles les flux dépassent largement les périmètres administratifs.

Élections municipales 2026 !

Dans le cadre des élections municipales et pour réussir une transition écologique et sociale, le GART suggère donc aux acteurs quelques recommandations :

- Bien comprendre le rôle de chacun des acteurs et s'inscrire dans une volonté de dialogue territorial collaboratif
- Recenser les enjeux et besoins en matière de mobilité locale et intercommunale sur la base de diagnostics partagés et au plus près des aspirations des habitants et des usagers
- Se doter d'une feuille de route et d'une planification des actions au travers d'un plan de mobilité
- Hiérarchiser son réseau viaire et en fonction, préconiser une priorisation des modes par typologie d'axes (structurants, complémentaires, de proximité)
- Adapter sa politique de stationnement en fonction des besoins et l'articuler autour des offres de services de mobilités en favorisant la multimodalité et le report modal (Bouquet de services mobilités, parkings relais...)
- Faire de la tarification différenciée du stationnement, un levier clair et incitatif au service de la transition écologique tout en soutenant les résidents par des abonnements adaptés
- Simplifier les modalités de paiement du stationnement et garantir un contrôle efficace
- Adapter l'espace public afin d'inciter à la réduction de l'usage de la voiture : offrir plus de place aux modes collectifs, partagés et actifs et reconverter les places de stationnement au profit d'une meilleure qualité de vie en ville.

