



**Préparation de l'ouvrage**  
**« L'action publique locale et régionale en matière de mobilité :  
un paysage en transition ? »**

**Ouvrage annuel *Droit et Gestion des Collectivités Territoriales* du  
Groupement de recherche sur l'administration locale en Europe (GrALE)  
avec la coopération du Cerema**

**Parution : automne 2023**, ouvrage papier d'une quinzaine de contributions, avec possible consultation électronique afin d'atteindre la plus grande diffusion possible (en cours)

**Équipe éditoriale**

**Alexandre Fabry**, directeur de projet "Politiques territoriales de mobilités" au sein de la direction « Territoires et Ville » (Cerema).

**Isabelle Muller-Quoy**, maître de conférences HDR de droit public, membre du Curapp, université Picardie Jules Verne (GrALE).

**Gérald Orange**, professeur honoraire de sciences de gestion, Nimec-université de Rouen (GrALE).

**Cyprien Richer**, chercheur au sein de l'UMR Matris (Mobilités, Aménagement, Transports, Risques et Sociétés) (Cerema).

**Appel à contributions**

Les collectivités territoriales sont confrontées à des enjeux d'action publique pour répondre aux besoins de déplacements des citoyens sur leurs territoires respectifs, souvent dans le cadre d'injonctions possiblement contradictoires visant la nécessaire transition écologique tout en tenant compte de la question sociale. D'autres objectifs comme la décongestion des villes, ou la réduction de la pollution de l'air obligent à des choix drastiques en matière d'investissements, mais aussi d'interdiction et de réglementation. Sans compter le risque des recours contentieux à l'image du Conseil d'État qui a condamné une nouvelle fois l'État à payer une astreinte de 10 millions d'euros par semestre pour avoir encore manqué à ses obligations de lutte contre la pollution de l'air.

Dernière grande loi consacrée exclusivement à la mobilité, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 affiche une ambition forte, tant en termes d'infrastructures, de services ou de gouvernance. Elle annonce vouloir consacrer le rôle des collectivités locales dans la mise en place des solutions de mobilités et conforter le couple région/intercommunalités. Le législateur affiche l'objectif de couvrir l'intégralité du territoire par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales en 2021 (jusqu'alors cette compétence était uniquement obligatoire pour les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles). La LOM instaure également de nouveaux outils organisationnels : comité des partenaires, contrats opérationnels de mobilités, bassins de mobilités, plan d'action pour la mobilité solidaire... Enfin, de multiples dispositifs sont proposés pour encourager le développement de la mobilité servicielle, du covoiturage, de la pratique du vélo...

.../...



# Groupement de Recherches sur l'Administration Locale en Europe

*Groupement d'intérêt scientifique*

Trois ans après le vote de la LOM, les compétences en matière de mobilité des acteurs locaux restent inégalement réparties et la gouvernance demeure confuse. Si la loi vise à renforcer le couple AOM Régionale/AOM intercommunale dans la continuité des réformes territoriales antérieures (loi NOTRe ou MAPTAM), le positionnement des communes, des départements, des syndicats (ouvert ou fermé, de transport ou de SCOT, de type SRU ou non), d'éventuels pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) ou pôles métropolitains attestent d'une véritable complexité des jeux d'acteurs de la mobilité locale que la LOM n'a pas réduite.

Plus avant, si on s'attache à décrire toutes les mobilités thermiques, électriques ou actives, la question devient complexe et nécessite le plus souvent des ententes institutionnelles. Les nouveaux axes autoroutiers sont généralement contestés, les limitations de vitesse ou de circulation pour certains véhicules sont mal acceptées, la prolifération des moyens de locomotion, vélos ou trottinettes, se heurtent à une insuffisance de pistes allouées et à des conflits d'usage... Quant à l'incitation du recours aux transports en commun dans les territoires urbanisés, ils nécessitent des investissements pour assurer un cadencement optimal et le choix d'une tarification pouvant aller jusqu'à la gratuité...

La crise de l'énergie invite enfin à repenser nos modes de transports tant pour des raisons liées au changement climatique qu'à l'acceptation sociale de leur coût. Les situations territoriales hétérogènes, tant d'un point de vue géographique (zone rurale à faible densité de population, zone périurbaine, zone urbanisée des métropoles) que politique ou juridique (compétence détenue par l'EPCI communautaire, un EPCI syndical voire la région) empêche la mise en place de solutions uniformes. Et si les politiques de mobilités n'avaient jamais été aussi plurielles et contrastées ?

Ainsi les questionnements sont multiples. Comment caractériser l'évolution des législations et réglementations sur ce thème ? Y a-t-il un premier bilan à tirer de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 ? Comment ces politiques publiques évoluent-elles et à quel rythme ? Quelles expériences ou innovations mettent en œuvre les collectivités territoriales pour respecter les objectifs de neutralité carbone et de soutien social ? Comment ces dernières associent-elles les citoyens pour définir les projets ? Quels sont les impacts de ces priorités de mobilité sur les budgets locaux ? Quels sont les soutiens financiers ou les insuffisances réglementaires de la part de l'État central ?

Tous les questionnements sur les enjeux et problématiques actuelles des politiques de mobilité sont bienvenus. Si l'ouvrage ambitionne de prendre en compte les **mobilités locales et régionales au sens large**, le territoire de l'Île-de-France en est exclu, car il mériterait une publication à lui seul du fait de jeux d'acteurs très spécifiques en France. En revanche, les contributions peuvent aborder **les responsabilités de tous les acteurs locaux**, de la commune à la région dans la mise en œuvre de toutes formes de mobilités.

**Les contributions attendues** peuvent être des articles académiques d'analyse de la législation et de la réglementation, des travaux de recherche reposant sur des enquêtes statistiques ou de terrain, des comparaisons internationales ou entre territoires en France, des retours d'expériences locales...

**Envoi d'une proposition : jusqu'au 15 mars 2023** sur une page (deux maximum) à [mobilitesgralecerema@gmail.com](mailto:mobilitesgralecerema@gmail.com) précisant le ou les auteur-e-s, leur titre et appartenance disciplinaire, le type de contribution choisi et un résumé.

**Retour sur les propositions : avant le 15 avril 2023.** Comme l'ouvrage est limité à une quinzaine de contributions, l'équipe éditoriale pourra proposer des regroupements d'auteurs. Une rédaction à plusieurs mains, associant académiques et praticiens, est une formule heureuse à laquelle sont attachés tant le Cerema que le Grale.

**Envoi de l'article rédigé : pour le 15 juin 2023** au plus tard.