

CONCOURS EXTERNE DE TECHNICIEN TERRITORIAL

SESSION 2026

ÉPREUVE DE QUESTIONS TECHNIQUES À PARTIR D'UN DOSSIER

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Réponses à des questions techniques à partir d'un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 24 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- ♦ Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- ♦ Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...

Question 1 (6 points)

Vous êtes technicien territorial au sein du service mobilité de la communauté de commune TechniCom. La vice-présidente adjointe aux mobilités souhaite lutter contre l'autosolisme.

- a) Votre responsable vous demande une note sur les leviers d'action que les collectivités peuvent mobiliser pour encourager le covoiturage dans les déplacements domicile-travail (3 points)
- b) Quels freins peuvent limiter l'adoption de véhicules bas-carbone dans les territoires peu denses ? Quelles solutions la collectivité peut-elle envisager pour les surmonter ? (1,5 point)
- c) En tant que technicien territorial, comment pouvez-vous articuler vos actions avec celles des autres acteurs territoriaux pour développer des alternatives à la voiture individuelle ? Donnez un exemple de coordination possible. (1,5 point)

Question 2 (4 points)

Vous êtes technicien territorial dans une région en charge du développement de l'offre ferroviaire.

- a) Analysez le rôle du réseau ferroviaire régional dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en comparant son impact environnemental avec celui des autres modes de transport et en précisant les conditions nécessaires pour maximiser ce bénéfice. ? (2 points)
- b) Dans le cadre d'un projet de revitalisation d'une ligne TER, quels sont les principaux critères à prendre en compte pour évaluer la pertinence de l'investissement ? (2 points)

Question 3 (5 points)

Vous êtes technicien voirie dans une commune de 10 000 habitants. Le maire souhaite réduire les accidents impliquant des piétons.

- a) Pourquoi le maire est-il un acteur central de la sécurité routière locale ? Quels leviers peut-il mobiliser pour réduire l'accidentalité piétonne ? (2 points)
- b) Comment le sentiment d'insécurité sur la voirie peut-il être objectivé et pris en compte dans les projets d'aménagement ? (1 point)
- c) Quels profils de piétons sont les plus exposés aux accidents graves ou mortels selon les données disponibles ? Quelles adaptations spécifiques de la voirie pourraient être envisagées pour mieux les protéger ? (2 points)

Question 4 (5 points)

Vous êtes technicien territorial au sein du service mobilité de la communauté de communes TechniCom. Votre service accompagne les entreprises du territoire dans leur projet de mobilité durable.

- a) Quels sont les principaux bénéfices pour le territoire à mettre en place un plan de mobilité employeur ? Appuyez votre réponse sur des exemples concrets. (2,5 points)
- b) Une entreprise souhaite favoriser le « vélotaf ». Quelles mesures concrètes pouvez-vous lui proposer dans le cadre du PDME ? (2,5 points)

.....

Liste des documents :

- Document 1 :** « Transport et mobilité : Quels leviers de financement pour que les collectivités concilient égalité territoriale et neutralité carbone ? » (extrait) - *Agence France Locale* - 2025 - 4 pages
- Document 2 :** « Rapport de synthèse de la conférence Ambition France Transports – Financer l'avenir des mobilités » (extrait) - *Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités* - 2025 - 3 pages
- Document 3 :** « Sécurité routière - Mémento du Maire » - *Cerema* - 2024 - 10 pages
- Document 4 :** « Infographie sur l'évolution de la mobilité des collaborateurs en Île-de-France » - *IDFM et OMNIL* - 2020 - 1 page
- Document 5 :** « Fiche 1 : qu'est-ce qu'un plan de mobilité employeur (PDME) » - *ADEME* - 2020 - 1 page
- Document 6 :** « Fiche 2 : les étapes d'un plan de mobilité employeur » - *ADEME* - 2020 - 2 pages

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif hors de l'éventuelle zone réservée à cet effet.

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées. Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.

TRANSPORT ET MOBILITE : QUELS LEVIERS DE FINANCEMENT POUR QUE LES COLLECTIVITES CONCILIENT EGALITE TERRITORIALE ET NEUTRALITE CARBONE ?

PREMIERE PARTIE

Une nécessaire transformation
de l'organisation des mobilités
en France au regard des enjeux
sociaux et environnementaux

D1 LES MOBILITÉS SONT AUJOURD'HUI ENCORE DOMINÉES PAR LA ROUTE ET L'AUTOSOLISME •

a) UNE DÉPENDANCE AUX MOBILITÉS CARBONÉES RENFORÇANT LES INÉGALITÉS TERRITORIALES

La Révolution industrielle a remodelé les besoins en mobilité, rendant essentiel d'aller plus loin et plus vite pour les économies nationales. À la fin du XIXe siècle, la France développe son réseau ferré grâce au plan Freycinet, reliant toutes les localités aux métropoles, selon un réseau en étoile centré autour de Paris.

Cependant, après la Libération, les Trente Glorieuses marquent le passage d'une France du rail à celle de la voiture. Les projets routiers prospèrent, la voiture devient symbole de liberté, représentant 71 % des déplacements quotidiens, tandis que l'utilisation du train chute à 9,2 % en 2016, contre près de 60 % en 1950².

Le maillage des mobilités en France, marqué par la mondialisation, a entraîné un étalement urbain et une dépendance accrue à la voiture, notamment dans les zones rurales. L'évolution de cette dynamique se manifeste par la dévitalisation des bourgs, avec 62 % des communes sans commerce en 2021, contre 25 % en 1980³.

Cette dépendance à la voiture est marquée par le fait que 86 % des ménages ruraux n'ont pas d'alternative de mobilité (contre 46 % dans les grandes unités urbaines), ce qui a conduit à des trajets domicile-travail allongés de 60 % en 20 ans⁴.

Par ailleurs, l'accès aux services est devenu problématique. Plus de la moitié des habitants des zones rurales doivent parcourir plus de 3 km pour des services de base, tandis qu'en ville, 90 % des résidents se trouvent à moins de 600 m d'un commerce⁵.

Cette situation engendre une exclusion sociale, avec 15 à 20 % des adultes dans des territoires peu denses risquant d'être assignés à résidence, touchant particulièrement les populations déjà fragilisées⁶. De plus, un sentiment d'abandon se fait sentir, 51 % des ruraux se déclarant négligés, ce qui contribue à un malaise structurel⁷.

² CESE, « Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ? ». Juillet 2023

³ ANCT, « Soutenir l'installation de commerces multi-services sédentaires ou de commerces ambulants dans des communes rurales ». Février 2023

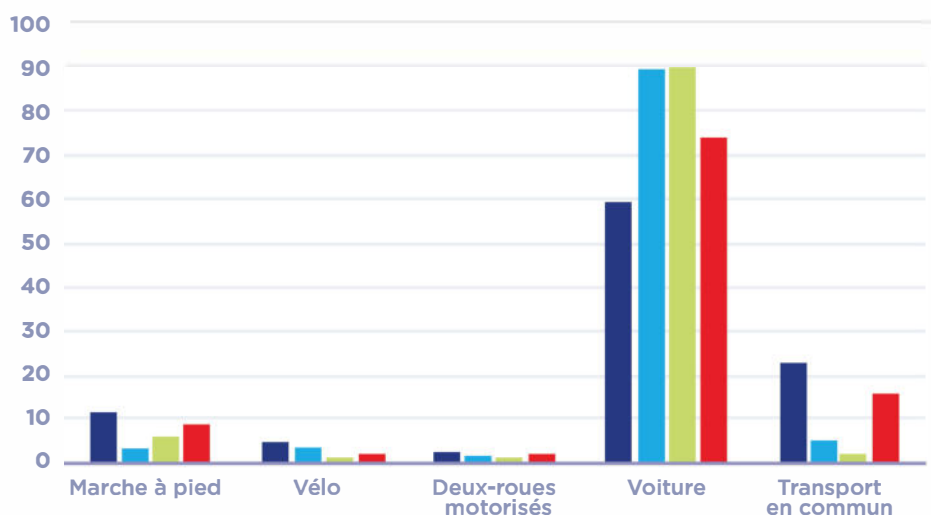
⁴ M. FONTANÈS, A. BERRY et A. BRENGUIER, « La Fabrique écologique, Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable ». Juin 2017

⁵ C. TREVIEN, « Commerces et inégalités territoriales », Insee Références - Les entreprises en France, Édition 2017, Novembre 2017

⁶ O. JACQUIN, « Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui ». Janvier 2021

⁷ Familles Rurales (en collab. avec l'Ifop), « Territoires ruraux : perceptions et réalités de vie face aux défis des transitions ». Mai 2023

PARTS MODALES (EN %) DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (SOURCE : CALCUL DES AUTEURS)



b) UNE DÉPENDANCE AUX MOBILITÉS CARBONÉES EN CONTRADICTION AVEC LES OBJECTIFS CLIMATIQUES

La France vise la neutralité carbone d'ici 2050, nécessitant une réduction de 28 % des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2015. Le secteur des transports représente près du tiers de l'empreinte carbone nationale (34%), dont la moitié provient des voitures thermiques (51% véhicules particuliers ; 23% poids lourds ; 19 % véhicules utilitaires légers ; 4,5% aviation...).

Malgré des avancées en efficacité énergétique, les réductions d'émissions restent limitées. Pour atteindre les objectifs de 2030, la France doit augmenter l'offre de transport collectif de 20 à 25 %⁸. Les investissements publics qui étaient de 16 et 12 milliards d'euros en 2022 pour les véhicules bas-carbone et les infrastructures, doivent être augmentés de 27 et 7 milliards d'euros pour 2024-2030⁹.

Des efforts nombreux restent à réaliser :

- ✓ **Réduire la demande de transport**, notamment les déplacements motorisés en promouvant par exemple le télétravail, la proximité entre domicile et travail ;
- ✓ **Favoriser le report modal** et les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, aménagements cyclables) avec une accessibilité et une efficacité forte ;
- ✓ **Augmenter le remplissage des véhicules** et favoriser le covoiturage ;
- ✓ **Réduire la consommation énergétique des véhicules** en réduisant par exemple la vitesse des véhicules sur certaines routes ou en diminuant leur poids ;
- ✓ **Agir sur l'intensité carbone de l'énergie** à travers l'électrification du parc automobile, avec l'adaptation des infrastructures de recharge pour encourager le passage aux véhicules propres¹⁰ ;

L'objectif est de rééquilibrer les investissements, en faisant des transports collectifs et infrastructures de mobilité active une priorité, y compris dans les zones rurales.

Les subventions pour l'achat de véhicules propres ne suffisent pas à rendre ces derniers accessibles aux foyers modestes, alors que 28 % de la population adulte est en « précarité mobilité¹¹ ». Or, ces ménages, souvent éloignés des centres urbains en raison du gradient centre-périphérie des prix de l'immobilier, dépendent de leur véhicule. En 2025, le bonus écologique sera réduit à 4 000 euros pour les plus modestes et plafonné à 27 % du coût TTC d'acquisition (il pouvait s'élever jusqu'à 7 000 euros début 2021).

Pour réussir la décarbonation des transports, des politiques inclusives sont essentielles, répondant aux besoins des populations vulnérables.

La transition doit respecter des critères d'acceptabilité sociale : l'accompagnement de proximité, le partage des bénéfices financiers et extra-financiers (environnement, qualité de vie...), l'équité, l'existence de solutions accessibles avant la coercition (critères définis par l'ADEME)¹².

Les déplacements entre métropoles et périphéries représentent 7 % des émissions de GES¹³.

Une politique publique ambitieuse est nécessaire pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par l'État.

⁸ Association négaWatt, Scénario négaWatt 2017-2050 - Dossier de synthèse, 2017

⁹ Institute for Climate Economics (ICE), Panorama des investissements climat des collectivités territoriales, Septembre 2024

¹⁰ A.BIGÔ, Les transports face au défi de la transition énergétique, thèse, novembre 2020

¹¹ Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH), "Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité", Mars 2022

¹² Agence de la transition écologique (ADEME), Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture, Septembre 2024

¹³ O. JACQUIN, op.cit.

02

UNE GESTION DES MOBILITÉS LARGEMENT DÉCENTRALISÉE MAIS ENCORE INADAPTÉE AUX RÉALITÉS TERRITORIALES ●

a) UNE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES QUI CONSACRE AUJOURD'HUI LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'évolution des lois sur les transports, de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, a renforcé les responsabilités des collectivités territoriales, tout en maintenant un rôle pour l'État.

L'évolution de la compétence « transports publics » à celle de « mobilité » accorde des **prérogatives élargies aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**, incluant le transport à la demande et les mobilités durables. Cela intègre des préoccupations écologiques, permettant aux AOM d'adapter les solutions aux spécificités territoriales. La coopération entre AOM est essentielle pour éviter les doublons inefficients et garantir une continuité des services pour les usagers d'un territoire à l'autre.

Chaque strate de collectivités dispose aujourd'hui d'une fraction de compétences en matière de mobilités :

ÉTAT

- › Responsable de la définition des orientations nationales pour la mobilité (lois, réglementation, infrastructures d'envergure nationale).
- › Garant du financement et l'entretien des infrastructures de transport nationales (autoroutes, lignes de train grandes lignes), des projets de transport, des pistes cyclables ou de l'aide à l'achat de véhicules électriques.
- › Supervision des grands projets d'infrastructures (LGV, autoroutes, ports, aéroports).
- › Aide au financement des projets de transport / des pistes cyclables ou l'aide achat de véhicules électriques.
- › Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET) et des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.

RÉGIONS

- › Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour les transports interurbains et transports scolaires (hors agglomérations).
- › Chef de file de la mobilité, assure l'intermodalité.
- › Autorités organisatrices des TER (Trains Express Régionaux) et développement des infrastructures ferroviaires.
- › Cofinance la régénération des infrastructures ferroviaires (CPER).
- › Élaboration des schémas régionaux de mobilité pour planifier et coordonner les actions de transport sur leur territoire.
- › Soutien aux mobilités douces (pistes cyclables, covoiturage) et développement de services de mobilité partagée dans les zones peu denses.
- › AOM locales si les Communautés de Communes n'ont pas pris la compétence suite à la LOM.

DÉPARTEMENTS

- › Construction, entretien et exploitation du réseau routier départemental.
- › Mobilités solidaires.
- › Transport d'élèves handicapés.
- › Contribution au financement des projets de mobilité des autres collectivités au titre des solidarités territoriales.

COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉS URBAINES, MÉTROPOLIS, MÉTROPOLIS DE LYON

- › Compétence obligatoire.
- › En charge de l'organisation des transports urbains, y compris le réseau de bus, tramways, métros, et autres services (mobilité partagée, services de vélo).
- › Gestion des zones à faibles émissions (ZFE) et des plans locaux de mobilité pour encourager des déplacements durables en milieu urbain.
- › Construction, entretien et exploitation du réseau routier d'intérêt communautaire.

COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

- › Compétence non obligatoire, rendue possible par la LOM au plus tard au 1er juillet 2021.
- › Pour les territoires ne souhaitant pas exercer cette compétence, elle est transférée à la région en tant qu'AOM de substitution.

COMMUNES

- › Pouvoir de police de circulation et de stationnement des maires.
- › Possibilité d'intervention sur les supports de mobilité locale, tels que la création de voiries et aménagements pour la mobilité douce (pistes cyclables, trottoirs).
- › Possibilité de développer des services de mobilité de proximité ou des initiatives pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- › Construction, entretien et exploitation du réseau routier communal.

R A P P O R T **AMBITION FRANCE TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

Juillet 2025

(...)

1. **Les quatre ateliers de la conférence affirment l'ardente priorité donnée aux investissements dans la performance et la résilience des infrastructures actuelles et soulignent l'importance de développer l'offre de transport entre les centres urbains et leur périphérie**

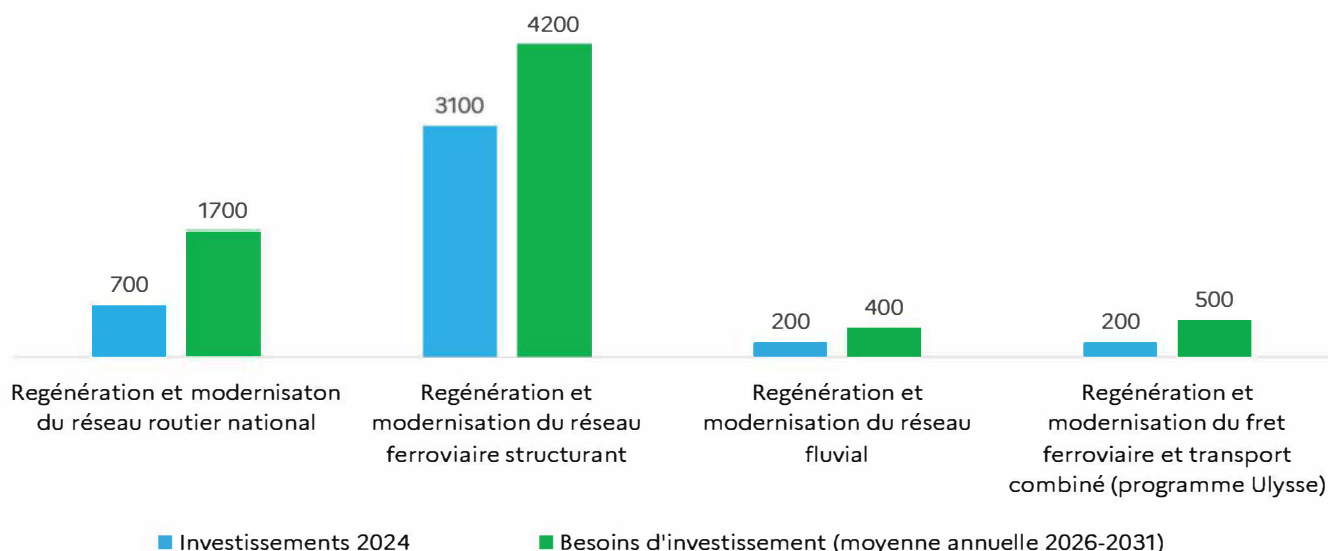
1.1. La priorité est d'augmenter par rapport à aujourd'hui les investissements dans la performance et la résilience des infrastructures nationales existantes à hauteur d'environ 3 Md€ par an sur la période 2026-2031

Les infrastructures de transport, notamment les grands réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux de l'État, se sont dégradées de manière continue depuis plusieurs décennies, faute d'investissements à la hauteur pour les entretenir, comme l'ont documenté de nombreux audits indépendants. Ce manque d'investissement a accumulé une « dette grise » qui devra être rattrapée. La dégradation de ces réseaux entraîne une baisse de la qualité de service, des risques pour la sécurité des usagers et, dans les cas les plus extrêmes, la fermeture provisoire ou définitive d'axes de transports parfois majeurs pour les déplacements des citoyens et des acteurs économiques.

La conférence a dégagé un consensus afin de prioriser au cours des prochaines années les investissements visant à régénérer et moderniser les infrastructures nationales existantes. Ces investissements permettent d'abord d'améliorer la performance des infrastructures, à travers une hausse la **qualité de service offerte aux usagers** et de la **sécurité**. La régénération et la modernisation des infrastructures sont aussi **indispensables pour atteindre nos objectifs climatiques car elles permettent de développer les trafics pour les modes décarbonés** que sont le ferroviaire et le fluvial et de favoriser le développement sur le réseau routier des usages collectifs (covoiturage, cars express), du vélo et de l'électromobilité. Ces investissements **favorisent aussi la mobilité quotidienne** en modernisant les infrastructures et services qui en sont l'épine dorsale (cf. exemple des TER pour le transport ferroviaire de voyageurs). La régénération et la modernisation de ces infrastructures sont également primordiales pour **renforcer leur résilience face aux risques liés au changement climatique (épisodes extrêmes de chaleur, inondations etc.) et aux besoins croissants liés à la mobilité militaire (transport de matériel lourd etc.)**. Enfin, la régénération et la modernisation des infrastructures ont un **impact économique et budgétaire à long terme**. A titre d'illustration, la récente étude de vulnérabilité du réseau routier national réalisée par le cabinet Setec pour le compte du ministère des transports indique qu'augmenter d'1Md€ par an à horizon 2032 les investissements dans la régénération et la modernisation du réseau routier national non concédé permettra d'éviter 2Md€/an de dépenses liées aux conséquences de l'inaction sur ce même réseau et 3Md€/an de pertes économiques et sociales liées à la moindre disponibilité de cette infrastructure.

Les travaux des ateliers ont identifié les investissements nécessaires à court terme pour inverser la tendance à la dégradation de ces infrastructures et procéder aux investissements de modernisation permettant d'accroître leur performance. Au total, la remise à niveau et la modernisation des infrastructures nationales ferroviaires, routières et fluviales nécessitent d'investir environ 3 Md€ supplémentaires par an sur la période 2026-2031 par rapport à aujourd'hui, en euros constants de 2025.

Graphique 1 : Besoins d'investissements annuels en moyenne sur 2026-2031 (M€ 2025)



* le programme Ulyse constitue le programme d'investissement de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire pour atteindre les objectifs de parts modales fixées par la SNBC3. Il a été élaboré par la filière et les pouvoirs publics.

1.1.1. Un besoin d'investissement supplémentaire de 1,5 Md€ par an à partir de 2028 pour améliorer la performance et la résilience du réseau ferroviaire national structurant

1.1.1.1. *L'insuffisance des investissements passés dans la régénération et la modernisation du réseau a un impact significatif sur la qualité de service et présente des risques croissants sur la disponibilité même des infrastructures*

Le réseau ferré national structurant est constitué de 18 000 km de lignes qui concentrent 90 % du trafic, dont 80 % du trafic de TER. Il permet la circulation de 15 000 trains quotidiens, dessert environ 3 000 gares et points d'arrêt et plus de 3 000 sites industriels.

Ce réseau présente un âge moyen élevé, de l'ordre de 25 ans en moyenne. Une part significative des composants est considérée comme hors d'âge : c'est le cas de 21 % des caténaires, de 39 % des tunnels et de 30 % des appareils de voie, **entraînant des ralentissements, une dégradation du service et un risque de fermeture de lignes**. En décembre 2022, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) insistait sur la dégradation du réseau ferroviaire générant une « dette grise » estimée à 60 Md€, qui constitue « le coût de l'inaction » passée.

S'agissant de la modernisation, la France doit également relever d'importants défis : le déploiement de la commande centralisée du réseau (CCR), qui permet d'augmenter la fiabilité des trafics et de générer des économies d'exploitation (réalisé à seulement 18 % en France, contre 90 % en Allemagne, 70 % en Italie et 65 % en Belgique) et le déploiement du système européen de gestion du trafic (ERTMS), qui permet de développer significativement les trafics (seul 4 % du réseau français est équipé, contre 18 % en Espagne).

1.1.1.2. Afin de stabiliser l'état du réseau ferroviaire et de réaliser les investissements nécessaires à sa modernisation, 1,5 Md€ d'investissements supplémentaires par an seront nécessaires à partir de 2028

Le besoin en investissement pour la régénération et la modernisation du réseau structurant est estimé par SNCF Réseau à **1,5 Md€₂₀₂₈ par an** supplémentaires à compter de 2028 par rapport aux 3,1 Md€ investis annuellement en 2024³. Ces investissements constituent un plancher pour stabiliser l'état du réseau structurant. Un montant inférieur pourrait occasionner des fermetures ou des ralentissements permanents affectant jusqu'à 10 000 km de lignes du réseau.

Du point de vue de la **transition écologique**, c'est avant tout la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire qui permettront d'augmenter les trafics nécessaires au report modal depuis la voiture vers le train. Selon l'Autorité de régulation des transports (ART), un scénario tendanciel de maintien des investissements à leur niveau actuel, et donc de dégradation progressive de l'infrastructure, conduirait à des pertes de plus d'un quart des trafics ferroviaires globaux à horizon 2040. Au contraire, **des investissements à hauteur de +1,9 Md€₂₀₂₈/an permettraient une hausse de 36 % des trafics**. Ces gains sont supérieurs à ceux que permettent l'ensemble des projets de développement du réseau cumulés⁴.

L'amélioration de la performance du réseau ferroviaire est également indispensable d'un point de vue de **l'aménagement du territoire** puisqu'il s'agit de la condition pour désaturer les nœuds ferroviaires dans les grands centres urbains et développer les transports du quotidien.

Enfin, la régénération des lignes constitue le principal levier **d'adaptation du réseau au changement climatique** puisqu'elle permet, à l'occasion de ces travaux, de renforcer leur résilience.

1.1.1.3. Une revue générale des lignes de dessertes fines du territoire (LDFT) pour préciser les investissements nécessaires à leur entretien et la répartition des financements entre l'État et les régions

Les 7 600 km de LDFT, en assurant un maillage de proximité complémentaire aux grands axes nationaux, jouent aujourd'hui un rôle majeur en faveur du dynamisme économique des territoires, de leur désenclavement et, plus largement, du report modal en faveur du ferroviaire. Des accords récents ont été conclus entre l'État et les régions pour répartir ces lignes en plusieurs catégories :

- les lignes d'intérêt national, intégrées au réseau structurant et prises en charge à 100 % par SNCF Réseau depuis 2023 ;
- les lignes d'intérêt régional, dont les investissements ont vocation à rester financés dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER) ;
- les lignes d'intérêt local ou régional, dont les charges sont assumées par les régions.

Pour autant, ces réflexions n'ont pas permis de répondre à l'ensemble des défis en présence. Une revue générale d'étape des LDFT circulées, qui pourrait être confiée au préfet François Philizot dans la continuité de ses travaux publiés en 2020, permettrait d'évaluer l'exécution des protocoles d'accord entre l'État et les régions, d'établir un bilan de la classification de ces lignes et les conditions de leur financement. Certaines lignes pourraient être ainsi réintégrées au réseau ferroviaire structurant en fonction de l'importance de leur fonctionnalité. Les coûts de remise en état des lignes aujourd'hui qualifiées d'intérêt régional et local représenteraient un investissement annuel de 600 M€, à comparer aux 400 M€ investis en 2024 à travers les contrats de plan État-Région (financements des régions et de l'État).

DOCUMENT 3

SECURITE ROUTIERE

MEMENTO DU MAIRE



LE CONTEXTE

L'accident de la route, une fatalité ?

X 2

Le risque de décéder dans un accident de la route est deux fois plus important sur le territoire des EPCI de moins de 100 000 habitants que sur le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants. Ces territoires les plus ruraux représentent la moitié de la population française.

Source : La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2023 (ONISR)

La sécurité routière, le maire a le pouvoir d'agir

L'accident de la route est un phénomène évitable. Agir sur ses causes constitue une responsabilité partagée dont le maire est l'un des maillons indispensables.

Souvent confrontés dans leur mission aux drames de la route, les maires se mobilisent depuis de nombreuses années pour agir au quotidien au service de la sécurité des habitants de leur commune.

Au premier abord, un accident peut apparaître comme la conséquence d'une unique cause. L'accident est souvent multifactoriel. Il peut faire intervenir trois types de facteurs : l'humain (expérience de la conduite, attention, état physiologique...), le véhicule (état mécanique, chargement...) et l'environnement (géométrie de la route, luminosité, accotement...). Le facteur humain est le plus présent dans 92% des accidents mortels¹.

Les présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont principalement des hommes (83% en 2023). Chez les hommes présumés

responsables de moins de 55 ans, sur 2021-2023, le principal facteur d'accident mortel est la vitesse (40%), suivi de l'alcool (31%) et des stupéfiants (18%). Dans 70% des cas, on retrouve la présence d'au moins l'un de ces trois facteurs ou de leur combinaison².

PRÉFECTURE ET SON SERVICE SPÉCIALISÉ : LA COORDINATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE



QU'EST-CE QU'UN ACCIDENT DE LA ROUTE ?

C'est un événement qui implique un véhicule (motorisé ou non), sur une voie ouverte à la circulation publique, et qui provoque au moins une victime, c'est-à-dire une personne qui a nécessité des soins médicaux ou qui est décédée.

La sécurité routière, dont l'objectif est d'éviter la survenue d'un accident et d'atténuer la gravité des blessures qui en résultent, relève d'une responsabilité partagée, comme le montre l'infographie ci-dessus. À l'échelle de la commune, elle est placée sous la responsabilité du maire qui peut agir non seulement sur les facteurs environnementaux des accidents mais également sur les comportements (voir page 7).

¹ Selon l'étude FLAM : Les facteurs d'accidents mortels en 2015 – Exploitation de la base FLAM, Cerema, 2021

² La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2023, ONISR, 2024



↻ LES ENJEUX

Quelles sont les spécificités territoriales ?

50%

Dans les territoires faiblement urbanisés, 50% des personnes tuées sur la route en agglomération le sont lors d'un accident sans l'implication d'un tiers.

Source : La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2023 (ONISR)

Réduire l'accidentalité et le sentiment d'insécurité sur tous les territoires

Pour atteindre les objectifs européens d'ici 2030 et réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves, la mobilisation des collectivités locales est primordiale, avec des enjeux différents selon les territoires.

En 2023, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes de France et l'on estime à 16 000 le nombre de blessés graves. De fait, l'accidentalité diffère selon certains profils de territoire. Le maire, qui a une connaissance fine de son territoire, est celui qui peut choisir les actions les mieux adaptées à sa commune, en complémentarité des autres acteurs des territoires.

Dans les communes de moins de 5 000 habitants, le maire est souvent sollicité pour les problématiques sécuritaires sur l'axe principal de sa commune. Les routes hors agglomération qui concentrent les trois quarts des tués, qu'il s'agisse de voies sous gestion départementale ou communale, constituent aussi une de ses préoccupations.

Les territoires d'Outre-mer supportent 4% de la mortalité routière et 5% des blessés alors qu'ils représentent 3% de la population française. Les jeunes sont particulièrement touchés. Pour les 18-24 ans, le taux de mortalité par million d'habitants est deux fois plus élevé qu'en métropole et pour les 25-34 ans, trois fois plus élevé. Les usagers de deux-roues motorisés représentent 44% des tués sur les routes d'Outre-mer, contre 22% en France métropolitaine. Enfin, l'accidentalité n'est pas homogène sur l'ensemble de ces territoires, chaque territoire possédant ses propres spécificités.

Outre cet enjeu de l'accidentalité, **l'insécurité ressentie sur la route**, même si peu d'accidents surviennent sur sa commune, **interpelle inévitablement le maire**. En effet, la cohabitation entre usagers et le partage de la voirie requièrent une connaissance fine de la vie locale. Qui peut, mieux que lui, comprendre et concilier les intérêts parfois divergents entre ces différents usagers de la voirie en agglomération : piétons, cyclistes, automobilistes, conducteurs de trottinettes ou encore de deux-roues motorisés... ?

QU'EN EST-IL DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES ?

La moitié des piétons tués en ville en 2023 avait 75 ans ou plus. En lien avec les vitesses pratiquées, la gravité des accidents piétons est aussi particulièrement élevée hors agglomération. Parmi les cyclistes, 9 tués sur 10 sont des hommes et 87% d'entre eux sont tués lors d'une pratique loisir. Alors que plusieurs études montrent une baisse du risque de fracture crânienne en cas de port du casque, seule la moitié des victimes cyclistes sur 2021-2023 portait cet équipement de sécurité.



VOTRE STRATÉGIE

Comment contribuer à améliorer la sécurité routière sur sa commune?

1/3

des voitures circule de jour au-delà de 50 km/h lors de la traversée de petites agglomérations. Le taux passe à 1/2 pour les voitures circulant la nuit.

Source : La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2023 (ONISR)

Les leviers d'action du maire

Le maire dispose de plusieurs leviers qui influencent directement la sécurité routière. Son pouvoir de **police** consiste à déterminer les limitations de vitesse, la politique de stationnement, ou encore la restriction d'usage des voies pour certains usagers, par exemple les poids lourds. En matière d'**urbanisme** et de **voirie**, il prend en compte le risque routier

dans les aménagements urbains et veille au bon entretien des voies de circulation. Au-delà de ces leviers incontournables, le maire peut mener des opérations de **sensibilisation** à la sécurité routière. Il peut s'appuyer sur divers acteurs pour leur mise en œuvre comme l'État, le Département, le milieu associatif, voire les habitants de la commune.

DES EXEMPLES D' ACTIONS



© Préfecture du Pas-de-Calais

Sensibilisation aux risques de la conduite avec alcool par la coordination sécurité routière lors du Main Square Festival, événement musical qui rassemble chaque été plus de 150 000 festivaliers – Arras (62).



© Cerema

Généralisation de la vitesse en ville à 30 km/h et mise en place de mesures d'aménagement et de sécurisation pour une circulation apaisée – Vaunaveys-le-Haut (38).



© Préfecture de l'Ain

Organisation d'un contrôle routier préventif médiatisé sur l'enjeu vitesse par la préfecture avec les forces de l'ordre à la demande de la commune – Ambérieux-en-Dombes (01).



© Cerema

Construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables, expérimentation de services vélo, animation et promotion de politiques cyclables (programme AVELO2 – Le Port (974)).

1

Piloter

Le maire peut désigner un référent sécurité routière parmi les élus locaux, ou assurer lui-même cette fonction. Le référent est chargé, sous l'autorité du maire, de piloter la sécurité routière sur la commune. Il peut bénéficier d'une formation initiale organisée par la coordination de la sécurité routière (un service de la Préfecture).



Le conseil municipal a voté à l'unanimité la feuille de route sécurité routière de l'élu référent sécurité routière de ma commune."



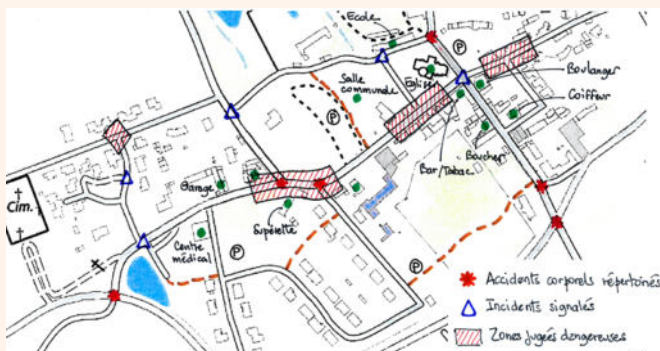
Dans les écoles de ma commune, j'ai soutenu la mise en place du Permis piéton et de la formation Savoir Rouler à Vélo."



2

Anticiper

La sécurité routière est une composante à prendre en considération dans chaque projet de développement et d'aménagement de la commune. Et pour anticiper l'amélioration de la sécurité routière à long terme, c'est le plan local d'urbanisme qui constitue l'outil le plus adapté.



© Cerema

Exemple de carte manuscrite récapitulative de l'accidentalité d'un centre-bourg.

3

Aménager

Les conducteurs de véhicules agissent majoritairement en fonction de ce qu'ils perçoivent de leur environnement. L'urbanisme et l'aménagement des voies et des espaces publics doivent donc offrir une visibilité adaptée à tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, conducteurs de deux-roues motorisés ou de véhicules lourds.

4

Mobiliser

Afin d'encourager chaque usager de la route à adopter des comportements vertueux, une commune peut organiser des actions pédagogiques. Aborder la sécurité routière sous l'angle de thématiques (partage de la voirie et respect des modes piétons et cyclistes, anticiper le retour de fête...) facilite la participation de partenaires (fondations, associations d'usagers...).

5

Mutualiser

L'élaboration d'une politique de prévention au niveau intercommunal peut se révéler judicieuse car les enjeux de sécurité routière

ne dépendent pas des limites administratives communales. De plus, pour les communes de taille modeste, il est plus facile et plus efficace d'organiser des actions de sensibilisation intercommunales, en mutualisant les moyens humains, techniques et/ou financiers.

“ J’ai signé une convention de coordination entre la police municipale et la sécurité de l’État sur le périmètre de ma commune.”



6 Contrôler

Le contrôle est une composante clé de la pédagogie en matière de sécurité routière. Il participe à la compréhension et à l'acceptation des règles.

7 Réglementer

Dans le cadre d'un événement organisé par une association, c'est le maire qui accorde l'autorisation de vendre ou distribuer des boissons alcoolisées. Il a la capacité d'exiger de l'organisateur qu'il mette en place des actions de prévention de l'alcool et des stupéfiants pendant l'événement.

En accompagnement, des mesures de prévention peuvent être prévues, comme c'est le cas dans l'Aude avec le dispositif Label Fête.



7 engagements+ pour une route plus sûre

Les employeurs s'engagent pour la sécurité routière de leurs salariés

NOS 7 ENGAGEMENTS+

- ✓ Nous limitons aux cas d'urgence les **conversations téléphoniques** au volant
- ✓ Nous prescrivons la **sobriété** sur la route
- ✓ Nous exigeons le port de la **ceinture de sécurité**
- ✓ Nous n'acceptons pas le **dépassement des vitesses autorisées**
- ✓ Nous intégrons des **moments de repos** dans le calcul des temps de trajet
- ✓ Nous favorisons la **formation** à la sécurité routière
- ✓ Nous encourageons les **conducteurs de deux-roues motorisés** et les **cyclistes** à mieux s'équiper

Vous aussi, signez les 7 engagements+ sur <https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages>

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

#EmployeursEngagés #SécuritéRoutièreAuTravail

L'EXEMPLE À SUIVRE La charte des 7 engagements+ pour une route plus sûre

Le risque routier professionnel est l'une des premières causes de décès au travail. La Délégation à la Sécurité routière accompagne les employeurs dans leur mobilisation en faveur de la sécurité de leurs collaborateurs.

En tant qu'employeur, le maire peut signer la « Charte des 7 engagements+ » promue par la Sécurité routière. Cette charte engage l'employeur à tout mettre en œuvre pour que ses collaborateurs ne prennent pas de risque au volant : port de la ceinture, sobriété, formation... Elle accompagne également en sécurité l'essor des mobilités piétonnes et cyclistes et intègre leur accidentalité croissante dans la prévention du risque routier professionnel.



La boîte à outils pour agir en faveur de la sécurité routière

223

Initié en 2022, le réseau des élus référents de la sécurité routière des Côtes-d'Armor est composé, à ce jour, de 223 élus municipaux. Le Conseil départemental, l'Association des maires de France, Lannion-Trégor Communauté et des communes telles que Pléguen ou Languenan en sont membres. Les collectivités locales du département peuvent désigner, à tout moment, un élu pour rejoindre le réseau.

Source : Plan départemental d'actions de sécurité routière 2024 des Côtes-d'Armor, DDTM 22, 2024. Document réalisé sous l'autorité de la directrice de cabinet du préfet des Côtes-d'Armor, cheffe de projet sécurité routière.



Réseaux

À la demande d'un maire, la **coordination de la sécurité routière** peut organiser une **action de sensibilisation** sur une commune en sollicitant le réseau de bénévoles qu'elle anime à l'échelle départementale.

Le maire peut aussi mobiliser **des associations** pour contribuer à une **sensibilisation**, qu'elles soient dédiées à la sécurité routière (ex. : Prévention routière) ou pas (ex. : un club sportif).



Objectivation

Le maire étant souvent sollicité pour **des problèmes d'insécurité ressentie par les usagers**, il gagne à objectiver les situations par des **mesures de vitesse et de trafic** ainsi que par **l'observation des comportements**.



Documentation

Le **site internet de la Sécurité routière** compile des informations sur la **réglementation** et le continuum éducatif ainsi que des **outils de sensibilisation** (vidéos, quiz...).

Le **site internet de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)** présente de la **documentation scientifique** vulgarisée, des **bilans** sur la situation en France et selon les territoires, et permet de réaliser des **cartes** et des bilans sur des territoires spécifiques aux utilisateurs.

Le **site internet du Cerema**, dans son dossier **Guide des maires**, comporte des fiches pratiques pour la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière.

Pour les techniciens municipaux, la **plateforme documentaire du Cerema** propose de nombreuses **ressources documentaires** à vocation opérationnelle.



Formation

Le **réseau local des élus référents sécurité routière**, animé par la coordination de la sécurité routière, facilite le **partage d'expérience** et permet de bénéficier d'interventions d'**experts**.

Le **Cerema** organise régulièrement des **webinaires** sur la sécurité routière. Actuellement délivrés dans quelques régions (Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays de la Loire...), ils ont vocation à couvrir tout le territoire national à partir de 2025.



CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS

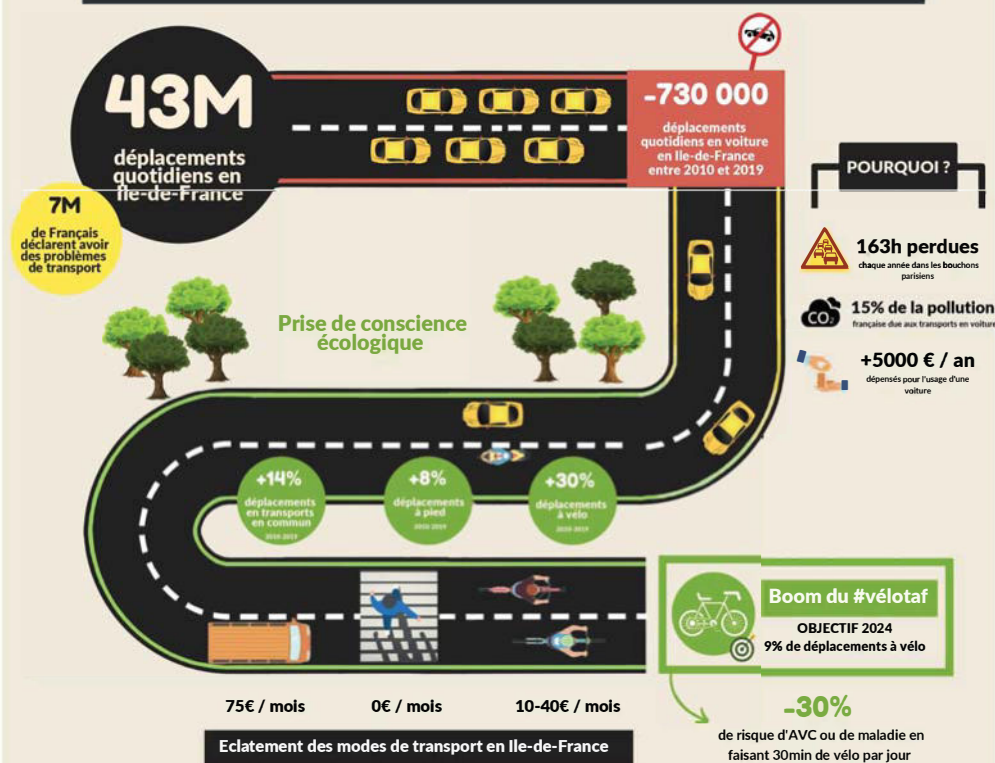
Sur son site internet, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) met à disposition une cartographie locale des accidents de la route et de leurs victimes.

www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom

L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DES COLLABORATEURS EN ILE-DE-FRANCE

2020 marque une année charnière pour la mobilité francilienne, caractérisée par des changements structurels. Comment les intégrer en entreprise ?

LA MOBILITÉ FRANCILIENNE ÉVOLUE

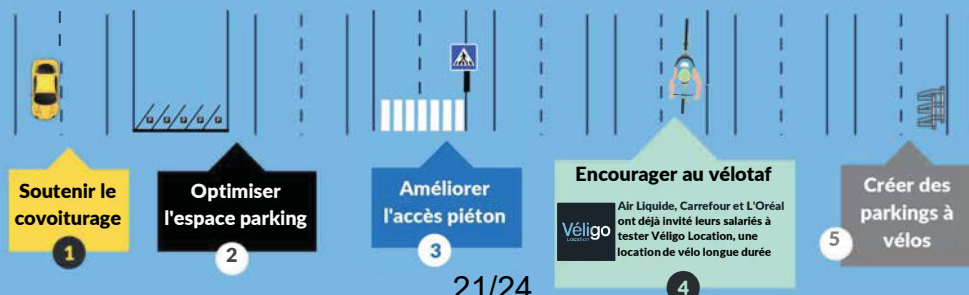


LE PLAN DE MOBILITÉ EN CHANTIER

Une mission structurante pour les Ressources Humaines en 2020



5 axes de travail à concrétiser pour l'entreprise concernée



Fiche 1 : Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Employeur (PDME)

Descriptif de la fiche :

Objectif(s) : Connaître la définition et les objectifs d'un Plan de Mobilité Employeur
Utilisateur(s) : dirigeants, RH, chargés de mission DD, **Étape(s) d'utilisation :** - En amont Environnement, Mobilité,...

Le terme **mobilité** désigne la capacité à se déplacer dans un espace. On distingue la mobilité des biens (transport de marchandises), la mobilité des personnes et la mobilité virtuelle des informations.

Favoriser la **mobilité durable** vise à diminuer les impacts environnementaux, sociaux et économiques des déplacements.

Un **Plan de Mobilité Employeur** est une démarche intégrée, d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par l'activité d'une entreprise ou un parc d'activités, d'une administration, d'un établissement scolaire ou universitaire, d'un centre culturel : selon les types d'utilisateurs (salariés, clients, visiteurs, fournisseurs,...) et selon les motifs de déplacements (professionnels, domicile-travail, loisirs,...).

Il s'agit d'une démarche inscrite dans un processus de changement : des comportements des usagers, de l'organisation de la structure (organisation et horaires du travail, horaires des activités du site, et de la structuration du territoire).

Il s'agira de construire un plan d'actions adapté aux spécificités du site et favorisant l'intermodalité, terme désignant l'utilisation de différents modes de transport (au sein d'un même trajet ou pour des trajets différents) en fonction des besoins, des personnes, des contraintes et des choix personnels de chacun.

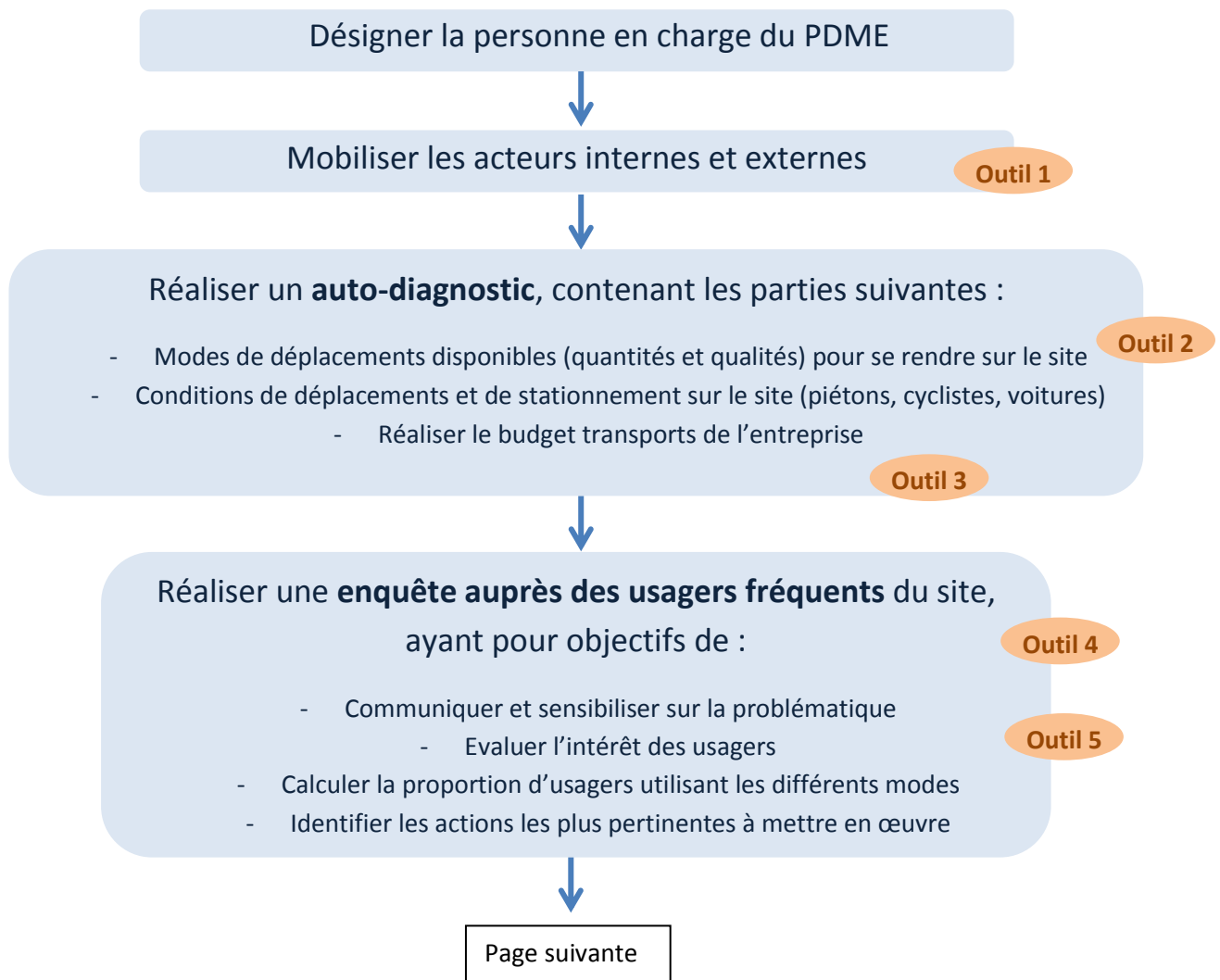
Fiche 2 : Les étapes d'un Plan de Mobilité Employeur

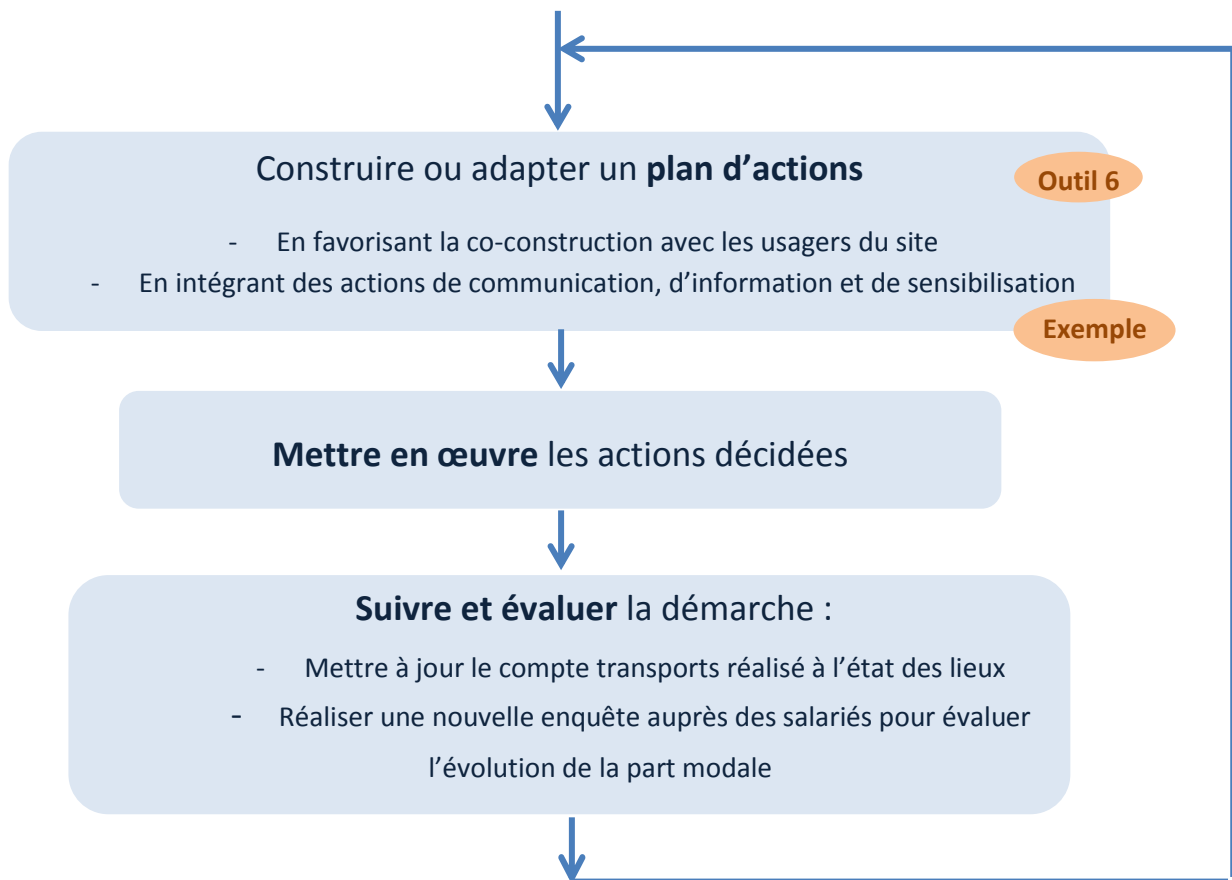
Descriptif de la fiche :

Objectif(s) : connaître les étapes d'un Plan de Mobilité Employeur

Utilisateur(s) : dirigeants, RH, chargés de mission Développement Durable, chargés de mission Plan de Mobilité Employeur

Étape(s) en amont de la construction du
d'utilisation : Plan de Mobilité Employeur





Les critères de réussite d'un Plan de Mobilité Employeur sont en premiers lieux : l'implication de la direction, et la communication en direction des usagers cibles.

Les actions de communication auront d'autant plus d'impact si elles sont répétées de manière régulière et étalée dans le temps. Le plan d'actions doit en tenir compte. Une action ponctuelle ne suffira pas à faire changer les habitudes.

L'évaluation de la démarche peut avoir lieu 2 à 3 ans après la première enquête, avec éventuellement une nouvelle enquête pour mettre à jour les parts modales de chaque mode de transport et connaître l'impact des actions menées sur les comportements des salariés.