



LA tribune DES PETITES VILLES

MARS/AVRIL 2022
#241

**JEAN-PIERRE
FARANDOU**
PDG
DE LA SNCF

**RAIL : PROCHAIN
ARRÊT PETITES
VILLES**

06

AUTUN : AU 1^{ER} KM DE LA SOLIDARITÉ
AVEC LES RÉFUGIÉS UKRAINIENS

05

PRÉSIDENTIELLES : LES PETITES VILLES
SE MANIFESTENT

08

REVALORISATION DU POINT D'INDICE
DES FONCTIONNAIRES

11





ILS ONT REJOINT L'APVF RÉCEMMENT ET VOUS ?

ANDUZE	BRETAGNE	30
DAGNEUX	AUVERGNE RHONE ALPES	01
LA FERTÉ MACÉ	NORMANDIE	61
PÉCQUENCOURT	HAUTS DE FRANCE	59
ROIFFIEUX	AUVERGNE RHONE ALPES	07
SAINTE-ANNE-D'AURAY	BRETAGNE	56





ÉDI TO RIAL

ET MAINTENANT ?

Lorsque ce numéro de notre Tribune vous parviendra, nos concitoyens auront voté aux deux tours et le résultat de l'élection présidentielle sera connu ou presque connu. A cette occasion, j'avais formulé en début de campagne au nom de l'APVF deux vœux qui paraissent essentiels.

Le premier est que ce temps fort de notre vie démocratique ne soit pas occulté, malgré le conflit ukrainien, et que cette « drôle de campagne » permette tout de même aux Français de se prononcer en toute connaissance de cause avec une participation à ce scrutin la plus haute possible.

Le deuxième vœu est que les candidats à cette élection n'oublient pas les territoires et tout particulièrement nos petites villes. A cet égard, au moment où j'écris ces quelques lignes, il est permis d'avoir quelques inquiétudes.

La guerre en Ukraine, au sujet de laquelle il faut souligner l'immense élan de solidarité de nos concitoyens et des collectivités territoriales en faveur de l'accueil des réfugiés ukrainiens, n'explique pas tout de l'occultation de certaines questions que nous jugeons pour notre part essentielles.

Je veux notamment parler de la cohésion des territoires, de la présence des services publics, ou encore des inégalités entre collectivités. Toutes ces questions ont du mal à se hisser au premier plan de la campagne électorale. Ce n'est pourtant pas faute, du côté de l'APVF, d'avoir interpellé l'ensemble des candidats après leur avoir adressé notre Manifeste intitulé « Petites Villes, cœur battant des territoires ».

Les problèmes sont cependant devant nous, et ils sont d'une exceptionnelle gravité. En tout premier lieu la question relative à la santé, l'ensemble des candidats ont certes tous abordé les questions d'offre de soins mais très peu ont pris la mesure des défis qui nous attendent. Je rappelle à cet égard les propos du Président de la Fédération hospitalière de France (FHF), Frédéric Valletoux : « Nous sommes à un moment charnière. Selon les mesures qui seront prises dans les cinq prochaines années, soit notre système de santé se relèvera soit il s'affaîssera définitivement. »

Il appartient donc à celui ou à celle qui sera élu le 24 avril et au nouveau gouvernement de prendre enfin des mesures fortes et courageuses pour enrayer la désertification médicale et la crise hospitalière. De même, il leur appartiendra de s'attaquer sans tarder à la question du vieillissement démographique et de la dépendance, si prégnante dans nos petites villes. Les scandales récents dans les maisons de retraite et les Ehpad nous interpellent fortement, notamment sur l'attention que devons apporter en tant que maires au parcours résidentiel des seniors et aux mesures à prendre dans ce domaine.

Je pourrais également aborder le défi écologique que nous aurons à relever collectivement alors que les alertes se multiplient concernant le réchauffement climatique et alors même que la crise énergétique est déjà là. Nous le mesurons tous les jours dans nos collectivités avec l'explosion des coûts qui n'est pas sans conséquence sur nos budgets locaux.

Dans un contexte financier qui sera forcément difficile à l'issue de la crise sanitaire et des différents plans de soutien, et alors même que la croissance économique va se ralentir inéluctablement du fait du conflit ukrainien, il est d'ores et déjà permis de s'inquiéter du nouveau tour de vis qui attend les collectivités territoriales aux lendemains des doubles scrutins présidentiels et législatifs.

Alors même qu'il a été déjà beaucoup demandé aux collectivités territoriales depuis la crise Covid et alors même qu'elles font déjà face à l'explosion non compensée des prix de l'énergie et vont devoir faire face au dégel du point d'indice des fonctionnaires, une mesure juste sur le fond mais contestable sur la forme, il ne serait pas acceptable dans ces conditions que l'on nous fasse supporter à nouveau des efforts d'économies ou encore une réactivation des contrats d'encadrement de la dépense locale voire de limitation de l'augmentation de nos recettes.

Quel que soit le choix de nos concitoyens, nous saurons défendre en toute indépendance et de manière constructive, comme toujours, nos petites villes avec détermination.



Christophe Bouillon

*Président de
l'Association
des petites villes
de France*

Maire de Barentin



LES PETITES VILLES AU RENDEZ-VOUS DU PRINTEMPS

Europe : Daniel Cornalba, maire de l'Étang-la-Ville, a participé le 18 février à une réunion de présentation du 8^{ème} rapport cohésion de la Commission européenne par la ministre Jacqueline Gourault.

Les membres de la Confédération Européenne des Petites Villes (CTME) ont tenu le 28 mars une réunion à Paris en solidarité avec le peuple ukrainien (voir photo, avec de gauche à droite André Robert, délégué général de l'APVF, Daniel Cornalba, maire de l'Étang la ville, Gyorgy Gemesi, maire de Gödöllo, président de l'association hongroise des collectivités, Christophe Bouillon, président de l'APVF, maire de Barentin et Christophe Rouillon, maire de Bollène).

Rencontres ministérielles : Réunion le 9 mars de la Coordination des employeurs territoriaux et la ministre Amélie de Montchalin.

Rencontre le 29 mars d'une délégation de l'APVF avec le ministre Joël Giraud pour évoquer le prix de l'énergie et la question de la revalorisation du point d'indice.

Jean-Michel Morer, maire de Trilport a participé le 10 mars à une réunion avec le cabinet de Jean-Michel Blanquer pour évoquer la question de la carte scolaire.

Finances locales : Audition le 30 mars de Romain Colas, maire de Boussy-Saint-Antoine, Vice-président de l'APVF, par la Cour des comptes sur le financement des collectivités territoriales.

Rencontres thématiques : Commission écologie de l'APVF le 18 mars sur le prix de l'énergie.

Rencontre des petites villes de Normandie à Barentin le 30 mars sur le thème de la relance écologique.

Commission intercommunalité de l'APVF le 31 mars pour évoquer les questions de gouvernance.



Mais aussi...

- Signature le 23 février de la Convention annuelle d'objectifs et de moyens en matière d'apprentissage dans la fonction publique territoriale en présence des ministres Elisabeth Borne et Amélie de Montchalin et le Président du CNFPT, François Deluga.
- Présentation à la presse le 1^{er} mars du Manifeste, « Petites Villes, cœur battant des territoires », adressé aux candidats à l'élection présidentielle.
- Le 28 mars, Romain Colas, maire de Boussy-Saint-Antoine, a présenté, avec les autres associations d'élus, une contribution en faveur des quartiers de la politique de la ville.

RENDEZ-VOUS

15 et 16 septembre 2022
Assises des Petites Villes de France

Nous vous donnons rendez-vous à
Dinan, Bretagne, Côtes-d'Amor
pour nos XXIV^{es} Assises.

Programme et inscription prochainement sur notre site internet.



Autun, sous-préfecture du département de Saône-et-Loire, a été, dès le début de l'invasion russe, l'une des premières communes de France à se proposer d'accueillir des réfugiés en provenance d'Ukraine. Retour avec Vincent Chauvet, Maire de la ville et membre du Bureau de l'APVF, sur ce mouvement de solidarité qui traverse de nombreuses petites villes de France grâce notamment à la forte mobilisation des élus locaux, des habitants, et des associations.

AUTUN : AU PREMIER KILOMÈTRE DE LA SOLIDARITÉ AVEC LES RÉFUGIÉS UKRAINIENS



Vincent Chauvet se souvient bien que, dès le début du conflit, « la prise de conscience de la gravité de la situation a été immédiate » indiquant qu'une « une famille d'origine ukrainienne installée à Autun nous a aussitôt signalé que leurs proches fuyaient en voiture le pays en catastrophe et qu'ils cherchaient un point de chute »

A la fin du mois de mars 2022, on compte maintenant en tout 79 personnes arrivées d'Ukraine qui sont désormais hébergées à Autun. De plus, 17 enfants sont scolarisés dans la commune qui dispose à cet égard d'une unité pédagogique pour élèves allophones arrivants (UPE2A) structurée aux niveaux primaire, collège, et lycée.

Dans une démarche d'inclusion la plus large possible des nouveaux arrivants, Autun a également développé l'opération « Ouvrir l'école aux parents pour la réussite des enfants » qui permet d'aider à l'apprentissage de la langue française avec des cours dispensés aux adultes dans l'enceinte des écoles.

Revenant sur la capacité à accueillir rapidement ces populations déplacées, le Maire met en avant l'expérience acquise lors de crises humanitaires antérieures précisant que « le réseau d'acteurs institutionnels, associatifs et bénévoles du territoire, déjà mobilisé lors de ces trois dernières années pour l'accueil de familles syriennes et yézidiennes a été réactivé »

Concernant l'hébergement, la transition entre les premiers logements d'urgence et des solutions de plus long terme se fait progressivement. Ainsi, la première « intermédiation locative », location d'un logement à un bailleur social par une association agréée par le préfet de département, a eu lieu le 28 mars.

A Autun, Vincent Chauvet prévoit encore l'arrivée début avril de plusieurs réfugiés d'Ukraine et déclare que « la France est au rendez-vous de l'enjeu de solidarité qui lui incombe »



Vincent Chauvet, Maire d'Autun (71)



INTERVIEW



JEAN-PIERRE FARANDOU : « AU COEUR DE TOUTES LES COMMUNES, LES GARES DOIVENT PLEINEMENT JOUER LEUR RÔLE DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX »

Jean-Pierre Farandou

Ingénieur des Mines de Paris, il entre à la SNCF en 1981, et devient Directeur général de Thalys International (1996), puis Directeur de SNCF Proximités. (2006-2012), Nommé Président du directoire de Keolis en 2012, il est depuis le 1^{er} novembre 2019 Président-Directeur Général de la SNCF.

1- Pourquoi le développement du ferroviaire est aujourd'hui une nécessité ?

Il y a en fait trois nécessités, qui répondent à une seule et même exigence d'utilité publique : la croissance des besoins de mobilité, l'urgence écologique, et l'aspiration à une meilleure qualité de vie dans tous les territoires.

A ces défis structurels s'ajoute la brutalité de l'actualité. Depuis l'invasion russe de l'Ukraine, les prix à la pompe s'envolent à des niveaux rarement vus. C'est un bouleversement du quotidien des Français qui sont dépendants de leur voiture – et ils sont nombreux. Et la publication de la dernière édition du rapport du GIEC, quelques jours avant, nous rappelle le degré d'urgence climatique et écologique. Le temps est à l'action !

Alors quelles sont les options ? La dé-mobilité, invoquée par certains, n'en est pas une. Les Français auront toujours besoin de se déplacer, pour leur travail, leur vie familiale, leur santé, leurs loisirs. Pensons également aux plus jeunes ! Ils sortent essorés de deux ans de pandémie et n'aspirent qu'à rendre visite à leurs proches, leurs amis. En dialoguant fin février avec une jeune Allemande représentant l'association européenne ErasmusByTrain, j'ai constaté que l'envie des jeunes Européens de circuler, de « voir du pays » est plus forte que jamais. Côté marchandises, la donne a aussi changé : l'explosion du e-commerce reconfigure de manière durable les flux logistiques continentaux et transcontinentaux. Aujourd'hui, le fret ferroviaire apparaît comme un instrument de souveraineté économique.

Le ferroviaire est une solution évidente et immédiate. Choisir le train, c'est agir pour l'environnement. Vous m'avez souvent entendu le dire : le train ne représente que 0,3 % des émissions de CO₂ du secteur français des transports, contre 10% de part modale. Pour un même trajet, un TGV émet 50 fois moins de CO₂ qu'une voiture, et consomme 10 fois moins

d'énergie par passager. Pour le fret, c'est 6 fois moins d'énergie et 9 fois moins de CO₂ pour un même tonnage transporté. Ces chiffres doivent être martelés.

La solution que je propose est claire, c'est de « faire X2 » (« fois deux »). « Faire X2 », c'est doubler la part modale des voyageurs et des marchandises transportés par le train dans les 15 prochaines années. Aujourd'hui, 85% des Français choisissent leur voiture – c'est trop ! – et 10% prennent le train – c'est trop peu ! D'ici 15 ans, je souhaite accroître la part du train dans les mobilités des Français de 10 points, pour arriver à 20%. Rappelons-le : sans un report modal massif de la route vers le train, l'objectif de neutralité carbone pris par la France pour protéger la planète sera inatteignable.

Ces enjeux environnementaux sont d'ailleurs bien compris par les Français. Ils sont convaincus que l'on doit s'attaquer au défi climatique en transformant en profondeur nos modes de vie, comme l'a encore confirmé le Baromètre des territoires, une vaste étude sur l'état et les aspirations de la société que nous avons menée avec l'Institut Montaigne et le cabinet ELABE. Tant mieux ! La lutte contre le dérèglement climatique impose la mobilisation de tous.

Mais cela signifie aussi que sans justice sociale et territoriale, nous ne relèverons jamais le défi climatique. On ne peut pas demander aux Français de choisir entre fin du monde et fin du mois. Justement, la SNCF permet à tous les Français, où qu'ils habitent et quels que soient leurs moyens, de concilier mobilité et écologie, d'avoir le choix de ne pas choisir entre l'un ou l'autre. Le train, c'est l'écologie à la portée de tous, sans impact sur le pouvoir d'achat. Il contribue donc à éviter une nouvelle fracture de la société, entre d'un côté, ceux qui disposent des leviers pour adopter des modes de vie plus durables, et, de l'autre, des Français laissés dans l'impossibilité de répondre aux exigences d'une transformation qui s'imposerait à eux.

Enfin, le ferroviaire est source de dynamisme économique et social dans les territoires et d'une meilleure qualité de vie pour des millions de Français. Ça parle aux élus de terrain ! L'effet de levier du ferroviaire a été démontré à de nombreuses reprises. « Faire X2 », c'est donc générer plusieurs dizaines de milliers d'emplois industriels pour toute la filière. Et je vous parle là d'emplois qualitatifs, non-délocalisables et pérennes. De ceux qui donnent du sens et qui « font » un tissu social. D'ailleurs la SNCF est prête à participer à la création sur le territoire d'académies du rail pour prodiguer des formations et accélérer l'effort massif de recrutements que cela implique. C'est l'occasion pour l'industrie française d'affirmer un leadership européen et mondial.

« Faire X2 », c'est aussi décongestionner les villes, avec un gain de temps considérable pour les habitants et un air plus respirable. C'est contribuer au désenclavement et au rayonnement de nombreux bassins de vie, de travail et de tourisme à travers l'Hexagone. Et c'est aussi permettre à chacun de concrétiser ses aspirations, de choisir son mode de vie. Les Français sont aujourd'hui plus nombreux, et je les comprends, à vouloir travailler dans une grande métropole mais habiter dans une ville à taille plus humaine, où ils pourront avoir des mètres carrés supplémentaires et un accès rapide à la nature.

Le doublement de la part modale du train est donc un projet structurant et de long terme. À ce titre, il doit se construire et se préciser dans le dialogue avec toutes nos parties prenantes, au premier rang desquelles les pouvoirs publics locaux et nationaux.

2- Quels sont les freins à son développement ?

Plutôt que de freins, je parlerais de certaines conditions à remplir pour parvenir à doubler la part du ferroviaire pour



les voyageurs et les marchandises.

La première de ces conditions, c'est la performance de l'entreprise SNCF et du système ferroviaire dans son ensemble. Nous y travaillons d'arrache-pied ! En 2021, malgré la persistance de la crise, toutes les filiales de la SNCF se sont mobilisées pour rééquilibrer nos comptes. Nous tenons le cap fixé par l'Etat dans la loi pour un Nouveau Pacte ferroviaire de 2018. Une entreprise robuste sur le plan économique, c'est un signe fort vis-à-vis de l'Etat actionnaire pour engager des financements supplémentaires.

La seconde condition, c'est bien d'investir. Sans de nouveaux investissements importants, pas de X2, pas de bascule généralisée vers les mobilités décarbonées, pas de transition écologique.

Je le dis à regret, l'état du réseau ferroviaire français ne lui permet pas aujourd'hui d'absorber un doublement du trafic. Il décroche, depuis plusieurs décennies. Au-delà du réseau grande vitesse que bien des pays nous envient pour son haut niveau de performance, le réseau classique continue de vieillir. Et les zones denses sont proches de la saturation – c'est le cas de l'axe Paris-Lyon par exemple.

Pour faire X2, pas de miracle, il nous faut investir. Investir davantage dans la régénération du réseau (c'est-à-dire rénover et réparer les lignes et les infrastructures) dans sa modernisation (c'est-à-dire diffuser l'innovation notamment en favorisant la digitalisation) et dans son extension. Nous devons nous appuyer sur ces deux jambes : renforcer le réseau sans l'étendre ne permet pas de doubler les volumes. Etendre le réseau sans le régénérer et le moderniser, c'est créer un archipel ferroviaire où se côtoieraient îlots de modernité et vastes zones délaissées.

Soyons lucides : si nous n'investissons pas, notre réseau va être relégué loin derrière les réseaux allemand, suisse, néerlandais, italien, japonais et chinois. Cette réalité alarme déjà nos voisins européens, qui se rendent compte que le réseau français risque de devenir un frein au développement de l'espace ferroviaire européen. Pourquoi n'en parlons-nous pas, en France ? Alors que nous avons tant à gagner !

Derrière les investissements, il y a des emplois, de l'activité pour toute la filière industrielle (construction de trains, signalisation, BTP...). Je l'ai évoqué.

La réforme de 2018, puis le volet ferroviaire du plan de relance porté par le Premier ministre Jean Castex ont apporté une première réponse pour améliorer l'investissement dans le réseau. Toutefois, durant les 50 dernières années, la France a choisi d'investir davantage dans les infrastructures routières que dans le ferroviaire, pour le transport des personnes et des marchandises. L'urgence écologique doit nous conduire à réorienter ces choix. Je plaide pour un investissement massif dans le développement et la modernisation du réseau, à travers un programme pluriannuel ambitieux, avec de la visibilité et des financements dédiés.

Compte tenu de l'ampleur du programme d'investissement, la mise en place d'une structure nationale de financement de l'investissement

ferroviaire apparaît nécessaire. Cela pourrait être une nouvelle mission confiée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), ou passer par la création d'une nouvelle agence pour la durée des travaux sur le réseau. Mais, ce programme X2 va au-delà de l'investissement sur l'infrastructure, il s'agit aussi de développer la formation, et l'intermodalité. Il est donc absolument nécessaire d'associer les collectivités locales, et notamment les régions, qui ont en charge les compétences formation et mobilité intermodale sur leurs territoires, à la gouvernance de ce programme.

Cela demande une vraie volonté politique pour le ferroviaire ! Une mobilisation à au moins trois échelles : l'Etat, l'Union européenne et les collectivités territoriales.

3- Comment remettre véritablement le train au cœur de nos déplacements quotidiens et favoriser l'accès aux petites villes dans une logique de mobilité multimodale ?

Depuis toujours, le ferroviaire participe de l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, il est l'épine dorsale des mobilités durables. Il doit participer à la desserte fine des territoires. Et je parle bien de tous les territoires !

L'enjeu majeur c'est celui des derniers km séparant la gare des habitations

Pour cela, il nous faut agir à la fois sur l'infrastructure, sur l'innovation, sur la qualité de service et sur les prix.

En matière d'infrastructures, il s'agit de proposer une offre attractive dans les zones en forte croissance où la voiture se taille la part du lion parce que la demande de train reste sans réponse. C'est pourquoi nous poursuivons, avec l'Etat et les collectivités locales, la construction de nouvelles gares et lignes à grande vitesse. Pour décongestionner les grandes métropoles régionales, nous travaillons également sur la création de trains express métropolitains. C'est un projet inédit pour créer une véritable continuité géographique entre l'urbain, du périurbain et du rural. Enfin, les lignes existantes seront modernisées. Elles seront par exemple équipées en ERTMS, un système de signalisation européen permettant de faire circuler plus de trains sur les voies.

L'innovation change complètement la donne de la desserte fine des territoires. Nous proposons aux autorités organisatrices de mobilité des réponses qui étaient impensables hier : des trains légers adaptés aux modèles des petites lignes et des zones moins denses, synonymes de coûts réduits. Nous travaillons aussi sur un projet de navette ferroviaire ultra légère baptisée Flexy. Elle disposera de roues double fonction lui permettant de circuler sur rail et sur route, et aura une capacité de 9 places. Elle est donc destinée en priorité aux petites lignes aujourd'hui non circulées de 10 à 30 km, offrant un faible potentiel de trafic.

Vous l'avez cité, il s'agit enfin de favoriser l'intermodalité et la multimodalité pour attirer plus de voyageurs vers le ferroviaire. Et là, l'enjeu majeur, ce n'est pas à des élus de petites villes que je vais l'apprendre, c'est celui des derniers kilomètres – ceux qui séparent la gare des lieux d'habitation. Ils sont décisifs dans les territoires ruraux et pour l'accès aux petites villes. Au cœur de toutes les communes, des plus grandes comme des plus petites, les gares doivent pleinement jouer leur rôle de pôles d'échanges multimodaux. Elles doivent organiser les connexions et complémentarités entre le train et les vélos, les transports en commun, la voiture de plus en plus électrique et dont les usages sont réinventés (véhicule partagé, covoiturage, location). Concrètement, cela signifie qu'avec les collectivités, et au premier rang desquelles vous, les élus municipaux, nous équipons les gares de parking à vélo, de bornes de recharge électrique, nous alignons les horaires des trains avec celui des réseaux de bus, etc.

En plus d'être des hubs multimodaux, les gares sont aussi – et le seront de plus en plus – des lieux de vie et de lien social au cœur de toutes les villes, et notamment des moyennes ou petites. Elles proposent de nouvelles expériences et une multitude de services, du commerce de proximité à la culture et aux espaces de coworking. Elles concentrent aussi des services à la personne, des lieux de promotion du territoire, des stations-services d'énergies renouvelables. Ces projets, nous les menons main dans la main avec les élus locaux, en particulier avec les municipalités. Et toujours avec le souci, j'y tiens, d'une parfaite complémentarité avec les commerces des centres-villes alentours.

Enfin, on ne peut pas bâtir le futur ferroviaire de la France sans répondre à la question du pouvoir d'achat. Le prix des biens et des services est déterminant dans les choix des ménages. L'actualité nous le rappelle. J'entends faire du train une alternative compétitive sur un plan du prix face à la voiture individuelle. Nous ne nous contenterons pas de nous laisser porter par le contexte, même si celui-ci nous rappelle brutalement que les énergies fossiles sont une impasse. Je veux que nous parvenions à enlever cette étiquette de cherté qui colle au ferroviaire, et que nous poursuivions nos efforts pour proposer des trains toujours plus abordables. Le train doit redevenir un mode de transport populaire ! Depuis son lancement en juin 2021, la carte Avantage a déjà séduit 3 millions de clients par ses prix plafonnés. Le constat est sans appel : deux fois plus de clients Avantage, c'est deux fois plus de ventes par jour. Et en partenariat avec les pouvoirs publics locaux, nous repartons à la conquête commerciale des Français en adaptant continuellement nos offres à leurs modes de vie et aspirations : télétravail, bi-domiciliation, etc.

Je suis convaincu du rôle essentiel que le train peut et doit jouer pour accélérer et accompagner les nouveaux usages et aspirations de la société. À nous d'en faire le choix de raison et de cœur des Français. ■





PRÉSIDENTIELLE : LES PETITES VILLES SE MANIFESTENT !

Comme tous les cinq ans, l'APVF a présenté une série de propositions à destination des candidats à l'élection présidentielle. Retour sur le manifeste des petites villes.

Il y a cinq ans, l'APVF appelait dans son manifeste à la présidentielle à « un retour aux villes à taille humaine ». Force est de constater que l'histoire ne lui a pas donné tort.

S'il était difficile d'imaginer dès 2017 la crise des Gilets Jaunes, il apparaissait déjà qu'une partie de la France – au choix celle des « oubliés » ou des « ronds-points » - ne se sentait pas assez représentée, voire délaissée.

La pandémie mondiale était encore plus ardue à prévoir. Néanmoins, elle n'a fait qu'accroître un phénomène déjà présent en filigrane depuis de nombreuses années : la fin du tout-métropole et l'attrait des villes de taille petite et moyenne. 90 % des Français disposent désormais d'une image positive des petites villes⁽¹⁾.

Toutefois, il ne suffit pas de prévoir les grandes tendances ; il faut désormais se projeter dans le prochain quinquennat en s'appuyant sur ce qui a fonctionné et en rectifiant ce qui n'a pas réussi. Il faut notamment rompre avec une certaine défiance envers les collectivités locales, qui s'est manifestée par une gestion hypercentralisée et purement comptable de la crise sanitaire.

Les propositions de l'APVF s'organisent en quatre grands axes. Elles ont été bâties à partir des besoins des citoyens.

Le premier axe est par conséquent, bien évidemment, celui de la santé : il s'agit de la première préoccupation des Français. L'APVF demande à prendre des mesures courageuses face à la désertification médicale. Elle présente l'objectif que la densité médicale, dans tous les territoires, soit d'un médecin pour 1 000 habitants. Cette proportion est tout à fait atteignable puisqu'il s'agit de l'actuelle moyenne nationale. Il faut cependant s'en donner les moyens. L'APVF demande ainsi des mesures de régulation de l'installation des médecins.

Une des données majeures des petites villes est également le vieillissement de la population. Loin d'une vision d'une nouvelle « peste blanche », l'APVF appelle à réapprendre à voir nos villes avec « des yeux de vieux ». Cela suppose

de faciliter le maintien à domicile, adapter les logements au vieillissement et lutter contre l'isolement en privilégiant l'habitat inclusif.

Le second axe traité dans le manifeste de l'APVF a trait à l'économie. La sortie de crise doit être l'occasion de réindustrialiser et de revitaliser nos territoires. Et pour ce faire, les petites villes disposent de nombreux atouts. Tout d'abord, c'est là que sont concentrés 70 % des emplois industriels. Ensuite, elles disposent désormais d'un outil de revitalisation avec le programme Petites Villes de Demain. Ce qu'il convient de faire à présent est de proposer un avenir aux jeunes en multipliant des établissements de formation près de leur domicile, ou encore en renforçant l'attractivité des territoires en résorbant les friches industrielles et commerciales qui rongent nos territoires.

Cette attractivité doit également s'appuyer sur un renforcement de l'offre de logements, avec la rénovation des centres anciens, là où existent encore trop de logements insalubres, et en périphérie, là où il y a encore du foncier disponible.

Le troisième défi à relever est celui, désormais incontournable, de la transition écologique. C'est bien à l'échelon des petites villes que peuvent être mises en place des mesures rapides, efficaces et innovantes. Pour les soutenir, l'APVF demande la création d'une dotation verte allouée par l'Etat. Cela serait un signal fort de décentralisation des politiques écologiques.

Enfin, l'ensemble de ces politiques demandent des moyens. Il faut par conséquent que l'Etat cesse de remettre en cause l'autonomie financière des collectivités.

Ce manifeste, certes, rédigé à l'occasion de l'élection présidentielle, a vocation à nourrir les propositions que formulera l'APVF lors du prochain quinquennat. Son objectif, comme le rappelle le titre du document : faire en sorte que les petites villes demeurent « le cœur battant des territoires ».

(1) Baromètre APVF, ANCT, IPSOS, 2021



RENCONTRE DES MAIRES DES ANTILLES ET DE GUYANE : UNE ÉDITION À SUCCÈS !

Les rencontres des maires des Antilles et de Guyane, organisées par l'APVF en partenariat avec l'Association des maires de Guadeloupe, l'Association des maires de Martinique, et l'Association des maires de Guyane, se sont tenues le mardi 8 mars en visioconférence et ont rassemblé près d'une centaine de participants.

Ces rencontres, ouvertes par Christophe Bouillon, Président de l'APVF et maire de Barentin, et Luc Clementé, maire de Schoelcher et membre du Bureau de l'APVF, se sont déroulées autour de trois séquences permettant d'aborder des sujets d'importance pour les Antilles et la Guyane.

La situation financière des communes des Antilles et de Guyane après la crise sanitaire a tout d'abord fait l'objet d'une présentation par Luc Alain Vervisch, Directeur des études de la Banque Postale suivies par des interventions de

Ferdy Louisy, maire de Goyave, et de Mireille Pierre Louis, collaboratrice parlementaire du sénateur Georges Patient vice-président de la commission des finances du Sénat.

Sur la question de la gestion, la protection, et la valorisation du littoral par et pour les communes des Antilles et de Guyane les participants ont pu bénéficier d'une intervention d'Alain Brondeau, délégué Outre-mer du Conservatoire national du littoral. Son propos a donné lieu à des témoignages de Christian Baptiste, maire de Sainte-Anne (Guadeloupe) ainsi que de Nicaise Monrose, maire de Sainte-Luce.

Concernant les besoins en ingénierie des collectivités, Yves Le Breton, Préfet, Directeur général de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) est intervenu pour rappeler le rôle que l'agence aspire à jouer avec une démarche de "cousu main" au plus près des besoins des collectivités. Cette intervention a été suivie par des échanges avec Jules Otto, maire de Vieux-Habitant, et Aurélie Nella, maire de Ducos.

RENCONTRES TERRITORIALES DE L'APVF : PLUS DE 60 ÉLUS DE PETITES VILLES RÉUNIS À BARENTIN

L'APVF a organisé en partenariat avec Suez une rencontre territoriale des petites villes de Normandie à Barentin le 30 mars dernier sur la relance écologique. Plus de 60 élus étaient présents.

Les Maires du Trait, Patrick Callais, et de Terres-de-Caux, Jean-Marc Vasse, sont revenus tour à tour sur le projet de territoire au service de la transition écologique. La ville du Trait a mis la transition écologique au service de la relance économique via une politique d'achat responsable mais aussi des innovations pour réutiliser l'eau usée. Le Maire de Terres-de-Caux a mis au cœur de son projet les enjeux de biodiversité et d'efficacité énergétique. Plusieurs espaces de la ville ont été végétalisés. Ces exemples montrent bien que le projet de revitalisation du territoire passe par le commerce mais aussi par l'écologie et les mobilités.

Cette rencontre a également permis aux petites villes présentes d'échanger avec l'ADEME et le Directeur général Eau France de Suez, Arnaud Bazire. Ils ont pu revenir sur leurs rôles auprès des territoires. L'ADEME propose différents programmes comme le conseiller en énergie partagée pour accélérer la transition écologique du territoire. Le rôle de Suez est crucial sur la question des déchets mais aussi et surtout sur le défi de la réutilisation des eaux usées..

En conclusion, Christophe Bouillon a rappelé la nécessité d'inscrire la transition écologique dans un projet global de territoire. Il faut recréer un récit de territoire à partir de l'écologie surtout dans des départements comme la Seine-Maritime touchés de plein fouet par la désindustrialisation.

Après cette rencontre des petites villes de Normandie, l'APVF compte bien continuer à aller à la rencontre de tous les territoires.

WEBINAIRE DE L'APVF SUR LES DÉCHETS : PLUS DE 300 ÉLUS PRÉSENTS

L'APVF a organisé le mardi 22 mars avec ses partenaires SPHERE et Citeo un webinaire pour tout comprendre des enjeux des déchets et de l'économie circulaire dans les petites villes. Plus de 300 élus se sont connectés. Ce webinaire fait suite à une étude sur le même sujet sortie en novembre dernier.

Sacha Bentolila, conseiller environnement à l'APVF, a commencé par présenter les grands enseignements de l'étude. Cette enquête montre tout d'abord que les petites villes sont au cœur de l'économie circulaire et des défis des déchets. Des défis qui sont essentiellement de trois ordres pour les territoires interrogés : collecte sélective des biodéchets, simplification du geste de tri, déchets abandonnés.

Jean Marc Nony, Directeur Développement Durable du groupe SPHERE, est revenu sur la collecte sélective des biodéchets et les freins à lever pour respecter les objectifs fixés. Romain Lebegue, Directeur du développement, collecte et tri chez Citeo, a ensuite abordé les enjeux de la tarification incitative mais aussi de la simplification du geste de tri. La pédagogie et la sensibilisation sont essentielles selon Citeo.

Les témoignages de Pierre Aschieri, Maire de Mouans Sartoux et Daniel Cornalba, Maire de l'Étang la Ville, ont permis d'avoir une vision concrète des enjeux et difficultés rencontrées sur les biodéchets et les déchets abandonnés notamment.

En fin de table ronde, Baptiste Perrissin Fabert, Directeur exécutif de l'expertise et des programmes à l'ADEME, a présenté l'accompagnement proposé par l'ADEME et les programmes de soutien pour les territoires. L'étude a en effet montré un fort besoin d'accompagnement chez les petites villes pour relever les défis de l'économie circulaire.





Le Conseil d'Etat précise qu'un sursis à statuer au motif que le projet serait de nature à compromettre l'exécution du futur PLU ne peut être opposé dans les 5 ans suivant l'autorisation d'un lotissement.

CRISTALLISATION DES NORMES D'URBANISME EN LOTISSEMENT : PAS DE SURSIS A STATUER

Le maire de la commune de Rillieux-la-Pape ne s'était pas opposé à une demande préalable de lotissement, présentée pour la division sans aménagement d'un terrain en deux parcelles.

Un permis de construire a ensuite été obtenu pour une des parcelles, pour la construction d'une maison et d'une piscine.

Les voisins ont alors saisi le tribunal administratif d'un recours en excès de pouvoir contre l'autorisation d'urbanisme, et les premiers juges ont estimé que le maire avait commis une erreur manifeste d'appréciation en n'opposant pas à la demande de permis un sursis à statuer, alors que le projet était de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur plan local d'urbanisme. Le tribunal a donc annulé l'autorisation de construire.

Par suite, le pétitionnaire s'est pourvu en cassation devant le Conseil d'Etat, qui, dans une décision du 31 janvier 2022 (n° 449496), a considéré autrement l'articulation entre les dispositions applicables.

Contradiction entre cristallisation des normes d'urbanisme et sursis à statuer dans l'attente de nouvelles normes d'urbanisme

Dans un premier temps, le Conseil d'Etat a confirmé le principe selon lequel, au titre de l'article L. 153-11 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pouvait surseoir à statuer, dans les conditions et délais prévus à l'article L. 424-1, sur les demandes d'autorisation de construire susceptibles de compromettre ou rendre plus onéreuse l'exécution du plan local d'urbanisme en cours d'élaboration, dès lors que le débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable du PLU à venir avait eu lieu.

Dans un second temps, il a rappelé que, en application des dispositions de l'article L. 442-14 du même code, un permis de construire demandé dans le cadre d'un lotissement autorisé ne pouvait pas, dans un délai de cinq ans, être refusé ou assorti de prescriptions spéciales sur le fondement de dispositions d'urbanisme nouvelles intervenues depuis la date de non-opposition à la déclaration préalable.

La question qui se posait pour la Haute juridiction était donc de savoir si l'autorité compétente conservait la possibilité

d'opposer un sursis à statuer malgré la cristallisation des normes d'urbanisme en lotissement.

Primauté de la cristallisation des normes d'urbanisme de lotissement sur la faculté d'opposer un sursis à statuer

Déjugeant les premiers juges, le Conseil d'Etat a considéré qu'il résulte de l'article L. 442-14 du code de l'urbanisme « que l'autorité compétente ne peut légalement surseoir à statuer, sur le fondement de l'article L. 424-1 du même code, sur une demande de permis de construire présentée dans les cinq ans suivant une décision de non-opposition à la déclaration préalable de lotissement au motif que la réalisation du projet de construction serait de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur plan local d'urbanisme. »

Ainsi, le Conseil d'Etat fait primer la cristallisation des normes d'urbanisme en lotissement sur l'opposition à statuer, et consolide par conséquent la stabilité du droit des sols pour les titulaires d'une autorisation de lotir, dont les demandes de permis de construire subséquentes seront donc examinées à l'aune du document d'urbanisme en vigueur au moment de la décision de non-opposition à la déclaration préalable de lotissement, et ce nonobstant les éventuelles conséquences sur l'exécution du PLU à venir.

Enfin, rappelons que, à l'inverse, la cristallisation des normes d'urbanisme découlant, pour une durée de 18 mois, de la délivrance d'un certificat d'urbanisme ne fait, elle, pas obstacle à l'opposition d'un sursis à statuer, lorsque les conditions pour surseoir sont remplies et que cette faculté d'opposition a été mentionnée dans le certificat d'urbanisme (article L. 410-1 du code de l'urbanisme).

Me Véronique BIEDER

Avocat à la Cour, Cabinet Oppidum Avocats

L'ESSENTIEL :

- La cristallisation des règles d'urbanisme pour un lotissement dont il n'a pas été fait d'opposition à la déclaration préalable prévaut sur la faculté pour le maire de surseoir à statuer à une demande de permis de construire subséquente, quand bien même cette autorisation d'urbanisme serait de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur PLU.



La ministre de la Transformation et de la Fonction publiques, Amélie de Montchalin, a annoncé à la presse, le 14 mars, la revalorisation du point d'indice des fonctionnaires d'ici l'été, couplée d'une hausse, d'au moins 10 %, des indemnités kilométriques pour les agents publics qui utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail.

PARLONS
TECH
NI
QUE

REVALORISATION DU POINT D'INDICE DANS LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE

L'APVF avait été la première association d'élus à réagir sur l'annonce d'une augmentation du point d'indice, suivie de près par la Coordination des employeurs territoriaux qui, bien que partageant la nécessité de revaloriser le point d'indice, regrette tout autant la méthode retenue par le Gouvernement.

En effet, ni l'APVF, ni la Coordination des employeurs territoriaux dont l'association est membre, ne remettent en cause la pertinence sur le fond d'une telle décision, qui se justifie pleinement après cinq années de gel, et alors que les prix de l'énergie et de l'essence flambent. Les fonctionnaires, et notamment ceux de la territoriale, ont, de surcroît, fourni beaucoup d'efforts au cours de la crise sanitaire. Dans leurs deux communiqués de presse respectifs, diffusés les 16 et 23 mars, les maires de petites villes et les employeurs territoriaux ont précisé que le gel prolongé du point d'indice a conduit à une impasse à trois titres pour la rémunération des agents publics, à la fois en termes d'effet sur le pouvoir d'achat, d'attractivité des métiers du service public local et, enfin, en faisant du régime indemnitaire le seul levier disponible, conduisant de fait à exacerber la concurrence entre employeurs et à réduire la lisibilité du système de rémunération.

Mais, sur la forme, cette annonce est étonnante. Elle intervient à moins de quatre semaines des élections présidentielles, alors même qu'un nouveau gouvernement sera en fonction au début de l'été. Surtout, la plupart des communes ont déjà procédé au vote de leur budget, et ceux-ci ont été préparés en partant du principe d'une stabilité du point d'indice. Ce changement de pied va conduire les communes à adopter des budgets rectificatifs et fait craindre de nouveaux reports d'investissements en pleine période de relance. Les budgets locaux, et notamment les dépenses de personnels et les charges à caractère général, largement affectés par la crise sanitaire et l'inflation, risquent d'être encore plus fragilisés. De nombreuses petites villes s'inquiètent déjà de l'impact budgétaire de la mesure de revalorisation des salaires des agents de catégorie C actée en loi de finances pour 2022 (même si

là aussi une telle décision est justifiée sur le fond) : dans une petite ville, dont les effectifs sont principalement composés d'agents de catégorie C, le coût impliqué par la mesure sur son budget est, selon une enquête de l'APVF, estimé à 30 000 euros en moyenne, sans marges de manœuvre financière pour l'absorber. Les petites villes craignent un affaiblissement de leur épargne et des suppressions de postes à terme alors que les besoins en recrutement sont prégnants.

Pour revenir au dégel du point d'indice, ni le coût de la mesure, ni le taux de revalorisation ne sont encore déterminés. Ce que l'on sait, c'est qu'une revalorisation fixée à 1 % pourrait coûter 650 millions d'euros aux collectivités, ce qui représenterait une baisse de 2 % de l'épargne brute et de 4 % de l'autofinancement, et par conséquent une capacité moindre à faire de l'investissement ou à rendre un service public de qualité.

Comme le rappelle le communiqué de presse du collège des employeurs, si cette revalorisation est légitime sur le fond et tient compte de l'inflation, elle ne peut pas faire l'économie d'une négociation pleine et entière avec les employeurs territoriaux pour tracer des perspectives solides, pluriannuelles, pérennes car les budgets des collectivités sont également affectés par l'augmentation de l'inflation. L'APVF demande, elle, que le prochain gouvernement issu des élections présidentielles et législatives s'engage à ne pas baisser les dotations de l'État aux collectivités territoriales et à indexer, a minima, ces dernières sur l'inflation de façon à faire face à ces hausses qui impactent lourdement les budgets locaux.

Parallèlement, une réflexion d'ampleur sur l'attractivité de la fonction publique territoriale doit être menée. L'APVF appelle de ses vœux la mise en œuvre des principales recommandations du rapport de Philippe Laurent sur l'attractivité de la fonction publique territoriale, la révision de l'ensemble des grilles afin qu'elles soient plus cohérentes et évolutives et, de manière générale, une meilleure anticipation et pédagogie autour de toutes ces mesures parfois coûteuses qui s'imposent aux collectivités.



MARS/AVRIL 2022 # 241

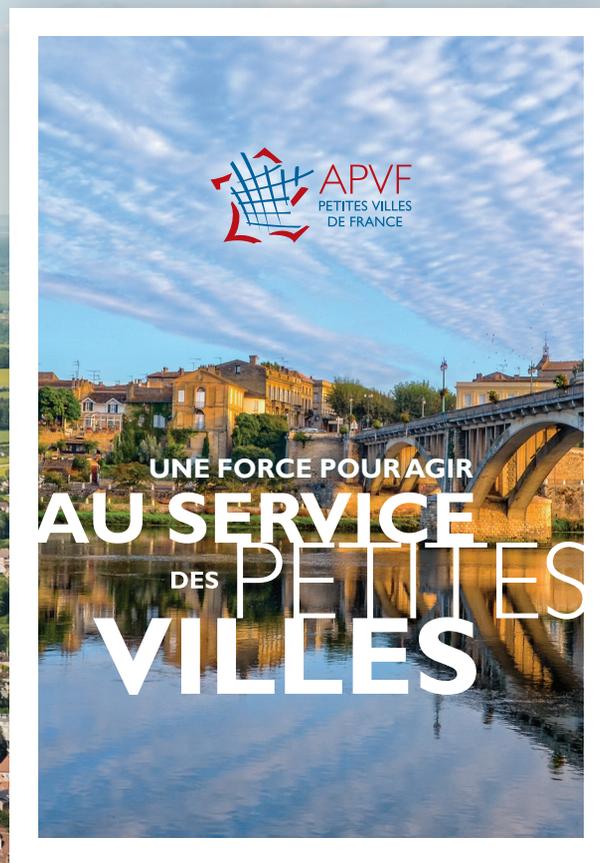
11

Tribune
PETITES
VILLES



VOUS ÊTES LES BIENVENUS À L'APVF, REJOIGNEZ-NOUS !

Rendez-vous sur
www.apvf.asso.fr



APVF – 42, boulevard Raspail 75007 Paris – Tél. : 01 45 44 00 83 – www.apvf.asso.fr

Association des Petites Villes de France – @PetitesVilles

Directeur de la publication : Christophe Bouillon – Rédacteur en chef : André Robert – Rédaction : Sacha Bentolila, Véronique Bieder, Emma Chenillat, Elias Maaouia, Gustave Richard

Conception, réalisation A2G Com – Mise en page : Nathalie Picard – Impression : Imprimerie de l'étoile. N° de commission : 1118G86803 – Abonnement : 30,63 € TTC

NOS PARTENAIRES : BANQUE DESTERRITOIRES – GROUPE CAISSE DES DÉPÔTS – RTE – ENEDIS – ENGIE – EDF – VEOLIA – LE GROUPE LA POSTE – SAUR – GRDF – SUEZ – AKUO – CITEO – SÉCURITÉ ROUTIÈRE – SNCF – ORANGE – SFR – CAISSE D'ÉPARGNE – CRÉDIT AGRICOLE – CRÉDIT MUTUEL – GROUPE FDJ – MNT – SMA CL ASSURANCES – FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS – GESTES PROPRES – CLEAR CHANNEL – LE GROUPE GROUPAMA – HEINENKEN – CEREMA – AFL – SPHERE – GREEN YELLOW – COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE – KEOLIS – CARREFOUR

