

LA tribune DES PETITES VILLES

MAI/JUIN 2024
#252



**THIERRY MALLET,
PDG TRANSDEV**
"L'ENJEU DES
MOBILITÉS : C'EST
LA COHÉSION
SOCIALE"

06

MITRY-MORY S'ENGAGE POUR LE DROIT
AUX VACANCES

05

RAPPORT WOERTH :
EN ATTENDANT LES ACTES

08

UNE DÉGRADATION DES FINANCES
LOCALES

11



ILS ONT REJOINT L'APVF RÉCEMMENT ET VOUS ?

CASTELNAU-LE-LEZ	OCCITANIE	34
LA TOUR-DE-SALVAGNY	AUVERGNE RHONE ALPES	69
LE PETIT-QUEVILLY	NORMANDIE	76
LES TROIS-BASSINS	LA REUNION	974
MOUZILLON	PAYS DE LA LOIRE	44
PLOGONNEC	BRETAGNE	29
PLOUZÉZEC	BRETAGNE	22
REYRIEUX	AUVERGNE RHONE ALPES	01
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE	PROVENCE ALPES COTE D'AZUR	13
SAINT-CANNAT	PROVENCE ALPES COTE D'AZUR	13
SAINT-CHÉLY-D'APCHER	OCCITANIE	48
SAINTE-CÉCILE-LES-VIGNES	PROVENCE ALPES COTE D'AZUR	84
VENDAYS-MONTALIVET	NOUVELLE AQUITAINE	33



CE QUE NOUS DEMANDONS !

Au moment où j'écris ces quelques lignes, le Président de la République vient de procéder à la dissolution de l'Assemblée nationale. Notre pays est donc en campagne électorale. Nous n'en connaissons pas le résultat, nous en mesurons tout l'enjeu pour nos concitoyens et pour nos territoires.

Qu'il me soit d'ores-et-déjà permis de tirer quelques leçons du résultat du scrutin précédent, celui des élections européennes.

Au lendemain des élections présidentielles et législatives du printemps 2022, nous avons mis l'accent lors de nos Assises de Dinan sur la triple fracturation politique, sociologique et territoriale du pays et sur les dangers qu'elle recelait pour la cohésion sociale et territoriale. Force est de constater, que cette fracturation s'est aggravée au cours de ces deux dernières années, comme l'illustrent les résultats du dernier scrutin.

Jamais le différentiel du vote entre les grandes métropoles et le reste du territoire, villes petites et moyennes, et communes rurales ne s'est exprimé aussi fortement.

C'est une nouvelle fois dans cette partie de la France en proie à la désertification médicale, à la disparition des services publics et à la désindustrialisation, là où le sentiment de relégation est le plus durement ressenti, que le vote populiste s'est exprimé avec le plus de force.

La fracturation politique du pays et la crise démocratique et de confiance doivent collectivement nous interroger sur l'efficacité des politiques publiques et sur leur ressenti par nos concitoyens dans leur vie quotidienne.

Plus que jamais, il appartiendra au nouveau Gouvernement issu des élections législatives de mettre la cohésion sociale et territoriale au cœur des politiques qu'il conduira et à porter une attention beaucoup plus soutenue à nos petites villes.

C'est donc un véritable changement de braquet qui s'impose avec l'absolue nécessité de passer des déclarations d'intention à une nouvelle phase d'action.

Les petites villes, comme l'ensemble des strates de collectivités, sont prêtes à définir les contours d'un nouveau compromis territorial avec l'Etat, pour peu que cessent les procès injustes sur leur responsabilité dans la dérive des déficits publics, les annonces unilatérales et les normes absurdes qu'on nous impose encore trop souvent.

Transition écologique, transition démographique avec le vieillissement de la population, les défis qui sont devant nous sont énormes.

Nous ne les relèverons pas sans le rétablissement de vraies relations de confiance entre l'Etat et nos collectivités et dans le respect des valeurs de la République et du vivre ensemble.

Comme vous le savez, l'APVF a dû, en raison de la campagne électorale, reporter ses Assises aux 19 et 20 septembre prochains toujours à Amboise. Quoiqu'il se passe, ce sera le premier Congrès d'une association d'élus et nous devons être très nombreux pour peser dans les débats en cours et à venir.

Je compte sur la mobilisation de toutes et de tous.



Christophe Bouillon

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

Maire de Barentin

UN PRINTEMPS SANS MI-TEMPS

Auditions parlementaires

2 avril : Audition de Jean-Michel Morer, Vice-président de l'APVF, Maire de Trilport, sur la carte scolaire par Bertrand Pancher, Président du groupe LIOT à l'Assemblée nationale

3 avril : Audition de Romain Colas, maire de Boussy-Saint-Antoine et Vice-Président de l'APVF, sur les politiques de logement par le Groupe Socialiste, Ecologiste et Républicain du Sénat

30 mai : Audition de Harold Huwart, maire de Nogent-le-Rotrou et Vice-Président de l'APVF, par la commission d'enquête du Sénat sur « la paupérisation des copropriétés immobilières »

Finances locales

4 avril : Commission des finances de l'APVF

23 avril : Comité des Finances Locales où a été décidée la suspension des travaux sur la DGF

17 mai : Réunions avec la DGFiP sur le projet de décret relatif aux Budgets verts

Rencontres ministérielles

4 avril : Participation de Charlotte Blandiot-Faride, maire de Mitry-Mory et Vice-Présidente de l'APVF, et de Jean-Baptiste Hamonic, maire de Villepreux et membre du bureau de l'APVF, à la réunion organisée par la Ministre déléguée chargée de l'enfance, Sarah El Haïry, au sujet du service public de la petite enfance

4 avril : Rencontre entre le Président de l'APVF, Christophe Bouillon, et la Ministre déléguée chargée de l'enfance, Sarah El Haïry

12 avril : Remise des 16 propositions de l'APVF pour faire face à la crise du logement, par son président Christophe Bouillon au Ministre délégué chargé du Logement, Guillaume Kasbarian

Webinaires

26 mai : Webinaire sur la redynamisation commerciale dans les petites villes en partenariat avec Proximity

11 avril : Webinaire sur les objectifs du ZAN réalisé en partenariat avec le Groupe SCET

28 mai : Webinaire sur la Nouvelle prévoyance territoriale

Mais aussi...

- 22 avril : Comité de pilotage du programme Petites Villes de Demain
- 23 avril : Comité des Finances Locales où a été décidée la suspension des travaux sur la DGF
- 23 mai : Renouvellement du partenariat entre l'APVF et SFR

RENDEZ-VOUS

**Nouvelles dates : Assises des Petites Villes
les 19 et 20 septembre
Amboise (Indre-et-Loire)**

XXVI^{es} Assises des petites villes

Retrouvez toutes les informations sur le programme
sur notre site internet www.apvf.asso.fr

En Seine-et-Marne, la ville de Mitry-Mory défend le droit aux vacances de ses habitants. La mairie met en place plusieurs dispositifs à destination des familles, des jeunes et des séniors...

MITRY-MORY S'ENGAGE POUR LE DROIT AUX VACANCES



À Mitry-Mory, une élue est chargée de la délégation « droit aux vacances ». « Je suis maire depuis 9 ans et j'ai toujours eu une personne qui s'occupait de cette thématique » témoigne Charlotte Blandiot-Faride, maire de la ville et également vice-présidente de l'APVF. Un marqueur fort pour la commune qui place la solidarité au cœur de son identité.

Et cela commence dès l'enfance. La ville, en lien avec l'Education nationale, permet aux écoliers de partir en classe découverte. Lors des vacances d'été, 27 « Destination été » sont également proposées aux jeunes de 4 à 17 ans. 200 partent chaque année. Un moyen de développer l'autonomie des enfants mais aussi le vivre ensemble. « Partir en groupe nécessite de suivre des règles de vie en collectivité, ça permet de partager un moment en dehors du cadre familial qui les aide à être des citoyens de demain » souligne la maire.

Car pour la commune, les vacances ne sont pas seulement synonymes de repos, elles permettent de s'émanciper. C'est tout l'enjeu du dispositif « Prochain arrêt : vacances ! », piloté par le service Jeunesse. L'objectif est d'aider les jeunes de 16 à 25 ans à partir en autonomie. Ils reçoivent une bourse allant jusqu'à 200€, mais surtout, ils bénéficient d'un accompagnement au départ qui permet de les sensibiliser sur de nombreuses thématiques. « Ils doivent participer à des réunions qui ont une valeur éducative. On y parle prévention des risques (addiction, MST), réalisation du budget des vacances, déplacement, consommation, etc. » précise Charlotte Blandiot-Faride.

Les aînés profitent aussi des actions de la ville en matière de vacances. Chaque année, deux départs leur sont proposés : un séjour balnéaire et un séjour itinérant. Cette année, direction

le Portugal ! C'est le conseil des sages qui, en collaboration avec le Club Âge d'Or (un service municipal), choisit la destination. 100 aînés partent chaque année.

Des séjours pour les familles sont également organisés en été et à la Toussaint sur un site de la ville à L'Aiguillon-La-Presqu'île (85). 150 familles s'y rendent chaque année. Un séjour inclusif a été créé spécialement pour les familles avec des enfants porteurs de handicap.

Toutes les activités sont soutenues financièrement par la ville en fonction du quotient familial. Sur les séjours des enfants, la prise en charge est à hauteur de 80 à 90% du prix. Pour les séniors, de 30 à 40%. « C'est un choix d'équilibre budgétaire qui n'est pas anodin, rappelle la maire de Mitry-Mory. Nous dépassons le million d'euros pour financer tous ces départs en vacances ». Une aide bienvenue car depuis la crise du Covid-19, Charlotte Blandiot-Faride remarque que les familles sont de plus en plus réticentes à laisser leurs enfants partir, notamment à cause de l'inflation, mais aussi par crainte de l'éloignement.

Léa Tramontin,
Territoires Audacieux



Charlotte Blandiot-Faride, Maire de Mitry-Mory (77), Vice-président de l'APVF



THIERRY MALLET : « PROPOSER LE BON MODE DE TRANSPORT AU BON ENDROIT »

Thierry Mallet, ingénieur de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et du MIT (Massachusetts Institute of Technology). Il est PDG du groupe Transdev (codétenu par la Caisse des Dépôts à 66% et par le Groupe Rethmann à 34%), depuis septembre 2016. Il est également Président du GITL (Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique) et Vice-Président de l'UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires).

I- Quels sont les grandes caractéristiques de la mobilité du quotidien des Français ? Et particulièrement dans les zones périurbaines et rurales ?

Je suis ravi de pouvoir repartir d'un diagnostic, car cela permet de se poser les bonnes questions et d'envisager les bonnes solutions. L'enquête sur les mobilités du quotidien des Français en région¹, réalisée auprès d'un échantillon de plus de 11 000 répondants, nous confirme à nouveau² la domination de la voiture comme mode de transport principal au quotidien pour une très grande majorité des Français. Cette centralité de la voiture est parfois subie : sans forcément souhaiter l'abandonner car elle reste synonyme de rapidité et de praticité, une partie importante des automobilistes souhaiterait moins l'utiliser, pour des raisons très variées (contraintes budgétaires, préoccupations écologiques, nuisances, sentiment de dépendance...). Cependant, la plupart des Français, particulièrement ceux qui vivent dans des territoires périurbains et ruraux, font le constat du manque, voire de l'absence, d'alternatives. Les transports en commun sur route (bus et cars) souffrent d'un manque d'offre qui freine leur attractivité. En parallèle, l'usage du vélo reste à ce stade majoritairement utilisé par des jeunes urbains mais cette enquête montre une nette progression de ce mode en zone rurale.

Cette enquête dresse un diagnostic clair sur les attentes et besoins des Français en matière de mobilité. Se déplacer permet d'aller vers l'école, les études, le travail, les loisirs, la santé, la culture, les commerces... d'avoir une vie sociale. Et l'absence de solutions de mobilité ajoutée parfois aux contraintes économiques, ferment ces portes une à une. Le développement d'alternatives à la voiture individuelle permet de lutter contre l'assignation à résidence et ce sentiment de dépendance à la voiture des habitants des territoires périurbains et ruraux :

- 98% des habitants de ces territoires l'utilisent quotidiennement, c'est 81% en moyenne dans la France entière.

- 85% des habitants périurbains et ruraux estiment qu'ils ne pourraient pas se rendre à leur travail sans voiture, 90%

ne pourraient pas s'en passer pour aller chez leur médecin (91% pour les courses alimentaires).

- 87% des automobilistes périurbains et ruraux jugent que le coût de la voiture devient prohibitif : le budget mobilité mensuel moyen consacré par les Français dans les territoires ruraux est de 185€. C'est 196 €/mois pour les habitants des territoires périurbains et 200 € pour les jeunes dans les territoires ruraux.

- 83% s'estiment dépendants de la voiture et 67% souhaiteraient moins l'utiliser pour emprunter d'autres modes de transports.

Cette enquête nous indique la direction à prendre : la nécessité de développer des lignes de transport public proposant des arrêts réguliers et des horaires fréquents et/ou adaptés, notamment dans les espaces périphériques. Il s'agit de l'un de principaux leviers pour faire passer une partie des automobilistes vers des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle au quotidien.

A présent, le moment est à l'action. Plus que jamais, il est nécessaire de répondre à deux urgences simultanées : lutter contre les causes du changement climatique et trouver des solutions rapides pour préserver le pouvoir d'achat des Français. Le renforcement de l'offre de transport collectif répond d'abord aux enjeux de cohésion sociale et territoriale. Si, dans les centres urbains, le potentiel de développement du transport public est faible – car il est déjà très performant et très utilisé –, un rééquilibrage des moyens doit être engagé au bénéfice des périphéries. Dans les déplacements entre périphéries et centres, ou entre périphéries, l'offre de transport public est 2 à 4 fois inférieure à la demande.

2- On parle souvent de « report modal », mais concrètement qu'est-ce que c'est ? Peut-on vraiment imaginer que les Français abandonnent leur voiture ?

Nous nous engageons depuis des années pour un « choc d'offre de transport » pour prendre petit à petit des parts de marché à la voiture, tout en sachant qu'on ne pourra jamais s'en passer complètement.

Le « tout voiture » est ancré dans nos modes de vie ; on a construit un monde, depuis les années 70, centré autour de la voiture individuelle. Aujourd'hui, dans nos déplacements quotidiens, elle représente plus de 80 % des kilomètres parcourus et les transports publics seulement 11 %. Pour inciter les automobilistes, où qu'ils soient, à quitter leur voiture au moins pour une partie de leurs déplacements, il faut offrir des services alternatifs de qualité, par exemple de 6h à 22h, tous les quarts d'heure, notamment pour tous les trajets domicile – travail qui est l'un des enjeux principaux.

Nous l'avons observé, les hausses du prix de l'essence n'ont pas fait augmenter de manière significative la fréquentation des transports publics en général. Les voyageurs prendront davantage les transports en communs (bus, car et train) si on leur assure une vraie qualité de service et une offre qui répond à leurs besoins.

Le report modal, c'est possible si on accompagne tout le monde vers le changement. Il faut garder en tête que pour bon nombre de ménages, les distances à parcourir pour se rendre au travail, accéder aux besoins de première nécessité ou se faire soigner grèvent considérablement le budget consacré aux transports. Pour certains de nos concitoyens, ces sommes sont telles qu'elles en deviennent la principale source d'exclusion. Les 10 % de ménages les plus modestes, ceux qui sont souvent contraints d'habiter en périphérie lointaine, consacrent plus de 20 % de leur revenu disponible aux transports. Il s'agit de leur troisième poste de dépense de consommation, derrière le logement et l'alimentation. C'est pourquoi nous sommes engagés au quotidien en faveur de la mobilité inclusive pour garantir la liberté de se déplacer

pour tous et promouvoir le droit à la mobilité.

Le report modal, c'est possible grâce à un choc d'offre de transport public. Nous en sommes convaincus, et le secteur des mobilités est unanime, puisqu'en France comme dans beaucoup de pays occidentaux, le secteur des transports est à la fois le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre et le seul secteur dont les émissions actuelles sont supérieures à celle de 1990. De plus, la conversion des voitures thermiques vers l'électrique ne réduira que de 20% les émissions des transports d'ici à 2030, et cela n'aura aucun effet sur la congestion des axes routiers.

Il ne faut pas se tromper de débat, la transition vers des modes de transport plus durable ne peut pas se faire contre les usagers de la route. Pour être acceptée par les citoyens, la transition écologique ne peut pas faire l'impasse de l'accompagnement des ménages les plus vulnérables et de la réduction des fractures territoriales. En déployant des solutions de transport partagées et adaptées aux contraintes de chaque territoire, les transports publics permettent de remettre l'impératif de transition juste au cœur des politiques publiques. Il y a un enjeu crucial d'équité face au transport décarboné du quotidien, et cela passera par une offre ferroviaire régionale de bien meilleure qualité et une utilisation plus efficiente d'un réseau existant qui maille tout le territoire, la route, qui ne demande qu'à être optimisé.

C'est ce double développement qui favorisera ce report modal, qui vise non pas à supprimer la voiture pour éviter ses externalités négatives, mais à en réduire l'usage au quotidien. Cette réduction d'usage de la voiture, c'est avant tout refaire du lien entre les centres des agglomérations et leurs périphéries.

3- Comment déployer des transports pertinents au bénéfice des périphéries et des petites villes ?

Construire une politique publique de mobilité efficiente, c'est pour nous Transdev de proposer le bon mode de transport au bon endroit, et au meilleur coût pour la collectivité. Cela implique de connaître de manière extrêmement fine les besoins de mobilité des habitants afin de concevoir une offre de qualité qui y réponde vraiment.

Pour connaître précisément les déplacements sur un territoire et analyser les flux, nous menons des travaux avec l'opérateur Orange sur les données téléphoniques anonymisées qui nous permettent d'établir des cartographies de flux dynamiques et extrêmement précises. Il s'agit d'une rupture majeure qui donne aux décideurs publics un outil superposant les infrastructures et l'offre de transport existante en regard des besoins de mobilités. C'est ainsi que chaque mode, chaque service peut rencontrer son propre usage, aux bonnes échelles et adapté à la demande des habitants des territoires.

Concernant le ferroviaire, il est important de noter que le réseau français est le deuxième plus important d'Europe (28 100 kilomètres de lignes), mais aussi celui ayant une intensité des

circulations plus faible que la moyenne européenne, ce qui s'explique en partie par son état, mais également par le fonctionnement inhérent à l'opérateur historique. Mais les travaux d'extension du réseau ferroviaire et ou de sa modernisation demandent du temps long et des investissements très lourds.

Par ailleurs, les lignes de desserte fine, dites "petites lignes", permettant un maillage territorial pour les trajets quotidiens domicile – travail, ne concernent que certains bassins de mobilité. Dans les Vosges, nous avons tout récemment eu l'honneur d'être choisis par la Région Grand Est pour exploiter la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville, première ligne ouverte à la concurrence dans la région. La réouverture d'une ligne fermée, c'est la promesse de revitaliser le territoire de l'ouest vosgien et du sud de la Meurthe et Moselle mais aussi

« LE REPORT MODAL, C'EST POSSIBLE GRÂCE À UN CHOC D'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC »

de décongestionner les axes routiers vers la métropole du Grand Nancy. Le choix fait par la Région Grand Est de nous confier l'opération de cette ligne place au centre la qualité de service rendu à l'utilisateur : nous allons passer de 5 trains par jour avant la fermeture à 14 allers-retours avec une priorité donnée à la sûreté et des engagements très forts sur la régularité et la ponctualité.

Renforcer l'offre TER, c'est aussi l'ambition que la Région Sud a démontrée en nous confiant dès l'été prochain l'opération de la ligne entre Nice et Marseille qui représente 10% de l'offre régionale. Grâce à de nouveaux trains plus confortables et dotés de nombreux services, le doublement de la fréquence de trains chaque jour et une organisation étudiée pour assurer la meilleure fiabilité de service, nous allons renforcer l'attractivité de cette ligne structurante et mettre en place des changements fondamentaux pour permettre aux habitants de choisir le train.

Cependant, le train n'est pas toujours la solution. Si le volume de population à transporter n'est pas suffisant, que les infrastructures ferroviaires ne sont pas au niveau, que le financement de cette mise à niveau est prohibitif, et que l'urgence d'apporter un choc d'offre n'est pas compatible avec le temps long du ferroviaire, l'efficience impose d'optimiser l'usage de la route. En ce sens, les services de cars express ou à haut niveau de service ont prouvé leur efficacité, sont très rapides à mettre en place, très flexibles et bien moins coûteux pour les collectivités. C'est la raison pour laquelle nous avons milité pour leur introduction dans les projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). La ligne que nous avons lancée en 2019 pour le compte de la Région Nouvelle Aquitaine entre les villes de Créon et Bordeaux

est une réussite : plus de 1 000 passagers sont transportés par jour, dont 73% des usagers se rendent au travail ou sur leurs lieux d'études.

Son succès s'explique notamment par sa fréquence et sa ponctualité (un car tous les quarts d'heure), son prix très attractif (2,30 € le voyage et 43€ l'abonnement mensuel), son interconnexion avec des parkings relais et d'autres services de transports en commun, ainsi qu'un réel confort à bord, rendant le temps de trajet utile et agréable. Aujourd'hui, cette liaison régulière dont le temps de parcours est compétitif avec la voiture, et dont le coût est bien inférieur à celui du train pour les collectivités, répond parfaitement aux enjeux des territoires et ce modèle a tout pour être répliquable rapidement là où c'est nécessaire.

Notre enquête réalisée avec IPSOS que je citais précédemment sur la mobilité du quotidien des Français en région, met d'ailleurs en lumière la forte appétence pour ce type de service : les Français sont 75% à se dire prêts à utiliser ces lignes si une fréquence élevée et un niveau de confort satisfaisant est proposé.

Ces conditions posées par les usagers, combinées à l'analyse fine des flux que nous mettons en place, à une volonté politique conjointe sur les territoires et à certains aménagements (voies réservées, gares autoroutières et pôles d'échanges multimodaux), constituent le terreau du succès de solutions de mobilité durables et innovantes.

¹ <https://www.transdev.com/fr/communique-de-presse/enquete-ipsos-transdev-sur-les-mobilités-en-regions/>

² Elle fait suite à une première enquête de la même nature et sur le même panel qui avait été conduite en juillet 2019

³ Transdev est membre du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, qui a « fêté » ses 10 ans d'existence en 2023.

⁴ Livret APVF - Transdev sur les cars express 2021

⁵ Etude de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux Métropole

⁶ Enquête Ipsos pour Régions de France et Transdev, Juin 2023, auprès d'un échantillon de 11 033 personnes représentatives de la population de France métropolitaine âgée de 18 ans et plus, elle fait suite à une première enquête qui avait été conduite en juillet 2019.

Décentralisation : Le temps de la confiance

RAPPORT D'ÉRIC WOERTH
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Mai 2024

RAPPORT WOERTH : EN ATTENDANT LES ACTES

L'ancien ministre Eric Woerth a présenté son rapport sur la décentralisation au Président de la République dix jours avant l'annonce de la dissolution de l'Assemblée nationale. Si les résultats des élections législatives anticipées sont encore inconnus à l'heure où sont rédigées ces lignes, le « rapport Woerth » permet de tracer des perspectives en termes de décentralisation. Retour sur les principales propositions.

Les associations d'élus l'ont demandé, elles ont été entendues : Eric Woerth ne propose pas de nouveau Big Bang territorial. L'ex-député de l'Oise reconnaît cependant « la fin d'un cycle » pour la décentralisation. L'idée est donc de redonner un second souffle à ce processus. Cela devrait passer par la limitation de la « dilution du pouvoir », en permettant aux Français de mieux identifier la répartition des responsabilités au niveau local.

Ainsi, au lieu de revenir sur le serpent de mer du « millefeuille territorial » - et ce bien que le Président de la République, Emmanuel Macron, a indiqué son souhait de « supprimer un échelon territorial » lors de sa conférence de presse du 10 juin - le rapport Woerth préconise de clarifier le rôle de chacune des strates. Au bloc communal iraient les services publics de proximité, au département la solidarité et la « résilience territoriale », et à la région, le développement économique et la planification. Il rejoint ainsi les conclusions du rapport de Boris Ravignon, maire de Charleville-Mézières, pour qui une meilleure coordination entre strates de collectivités est indispensable. L'élu des Ardennes chiffre à 7,5 milliards d'euros le coût du millefeuille territorial, dont une grande partie est due aux coûts de coordination entre échelons.

C'est la raison pour laquelle Eric Woerth insiste sur le développement de synergies locales. On assiste ainsi au grand retour de la notion de « chef de filât », où une strate de collectivités, « cheffe de file », coordonne l'action des autres collectivités pour la mise en œuvre d'une politique publique.

Sans surprise, le recours à la contractualisation est encouragé.

Pour les maires, le rapport de l'ancien ministre de Nicolas Sarkozy s'est attaché à subtilement leur passer la pommade en affirmant avec force que le maire constituait le « premier mètre de l'action publique ». Si les édiles apprécieront cette déclaration, les modalités de mise en œuvre de l'action publique locale, notamment du point de vue financier, demeurent floues. En effet, bien que le rapport Woerth en appelle à une gouvernance « durable et partagée » des finances locales, force est de constater qu'il ne donne aucune garantie en matière d'autonomie financière et fiscale des collectivités locales.

Ainsi, le rapport Woerth plaide pour une spécialisation des recettes de chaque échelon de collectivités, et ce, en lien avec les politiques publiques qu'elles portent. Une partie de ces recettes proviendrait d'un transfert des impôts nationaux avec un pouvoir de taux. Mais ce transfert serait réalisé avec une contrainte de taille : « la modération des recettes nationales des collectivités territoriales, via un couloir de recettes et un régime d'auto-assurance ». Dans un contexte où les ressources propres des collectivités locales ne sont pas renforcées, cela signifie en réalité une baisse de leurs ressources. Cette préconisation du rapport Woerth est cohérente avec la loi de programmation des finances publiques (LPPF) portée par le gouvernement, qui appelle à une réduction de la dépense locale, notamment sur son volet d'investissement.

L'ensemble des propositions du rapport Woerth devaient être la base de concertations menées par le Premier ministre Gabriel Attal au cours des deux prochains mois. L'annonce de la dissolution percute de plein fouet ce calendrier. Une réforme de la décentralisation à la française n'en demeure pas moins nécessaire.

BEAUVAU DES POLICES MUNICIPALES : L'APVF RAPPELLE QUE LES POLICES MUNICIPALES DOIVENT RESTER SOUS L'AUTORITÉ DU MAIRE

Alors que le sujet des polices municipales avait été délaissé lors du « Beauvau de la sécurité » de 2021, le Gouvernement a souhaité réouvrir ce chantier en lançant en avril dernier le « Beauvau des polices municipales » : un cycle de concertation dédié aux polices municipales, troisième force de sécurité, avec la Gendarmerie et la Police nationale. Coopération avec les forces de sécurité intérieure, rôle des polices municipales ou encore judiciarisation de leurs pouvoirs : retour sur les échanges de ce Beauvau qui ont réuni parlementaires, ministres, syndicats, élus locaux mais aussi associations d'élus, dont l'APVF.

« Les polices municipales doivent rester sous le contrôle des maires et il est nécessaire de préciser leur rôle afin qu'elles ne soient plus considérées comme des forces supplétives aux forces de sécurité intérieure ». Tel a été le message soutenu par Jean-Pierre Bouquet, maire de Vitry-le-François et référent sécurité de l'APVF, le 5 avril dernier place Vendôme, à l'occasion du lancement du Beauvau des polices municipales. Parmi les autres intervenants, on peut citer notamment : le Garde des Sceaux, Eric Dupond-Moretti, le Ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, la Ministre déléguée chargée des Collectivités territoriales, Dominique Faure, mais aussi d'autres élus locaux comme le maire de Nice, Christian Estrosi et le maire de Meaux, Jean-François Copé.

En plus d'avoir rappelé que l'absence de définition des missions de polices municipales empêchait leur bonne intégration au sein du continuum de sécurité, Jean-Pierre Bouquet, qui avait déjà participé aux travaux du Beauvau de la sécurité en 2021, a aussi alerté sur les dangers qu'engendrerait l'octroi de pouvoirs judiciaires aux policiers municipaux, mesure laissée en suspens depuis la censure du Conseil Constitutionnel sur ce sujet en 2021. Alors que le Gouvernement réfléchit à étendre le statut d'Officier de police judiciaire (OPJ) à certaines prérogatives des policiers municipaux, l'APVF appelle à la vigilance : transformer les policiers municipaux en OPJ reviendrait à les placer sous l'autorité du Parquet, et non plus de celle du maire. Or, même s'ils sont intégrés au continuum de sécurité, les policiers municipaux restent des agents territoriaux soumis à l'autorité du maire de la commune dont ils relèvent et n'ont pas vocation à occuper le terrain que les forces de sécurité intérieure leur abandonne.

A la suite de cette séance de lancement, les acteurs ont pu approfondir ces échanges lors de deux autres rencontres organisées le 16 mai à Paris et le 27 mai à La Grande-Motte. L'occasion pour l'APVF, qui était représentée par Romain Colas, maire de Boussy-Saint-Antoine et vice-président de l'APVF, de rappeler une nouvelle fois ses positions.

Alors que ce cycle de rencontres a été suspendu par la dissolution de l'Assemblée nationale et l'organisation des nouvelles élections législatives, se pose maintenant une question : quel avenir pour le Beauvau des polices municipales ?



15 MILLIONS D'EUROS POUR LES MAISONS DE SANTÉ !

Une circulaire publiée au bulletin officiel du 15 avril détaille les conditions d'attribution de cette première partie de l'enveloppe annoncée en juin 2023, dans le cadre du plan gouvernemental pour les maisons de santé..

Ces 15 millions d'euros représentent la première partie du fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) qui sera réparti entre les agences régionales de santé.

Cette somme fait partie de l'enveloppe de 45 millions d'euros (sur trois ans) mobilisée pour atteindre 4 000 maisons de santé pluriprofessionnelles en 2027.

Ainsi, la circulaire invite les agences régionales de santé « à fortement privilégier l'émergence de ces structures dans les zones rurales sous-denses et les quartiers de la politique de la ville ». En outre, cet accompagnement à l'investissement se concentre sur « les frais d'ingénierie, l'acquisition foncière et les travaux ».

A noter que si l'ensemble des maisons de santé pluriprofessionnelles existantes ou en projet est éligible, plusieurs critères sont néanmoins à respecter ; comme la signature de l'accord conventionnel interprofessionnel ainsi que le conventionnement des professionnels de santé exerçant au sein de la maison de santé.

Par ailleurs, chaque agence régionale de santé pourra choisir de prioriser des projets en fonction de la participation des médecins à la permanence des soins ambulatoires (PDSA) ou au service d'accès aux soins (SAS).

CONTRAINTE BUDGÉTAIRES : L'APVF A APPELÉ À L'ADOPTION D'UNE MOTION

Suite aux annonces gouvernementales concernant la nécessaire participation des collectivités territoriales au redressement des comptes publics, l'APVF invite les petites villes à adopter une motion municipale pour protester contre les remises en causes de leurs finances.

L'APVF rappelle dans cette motion que les collectivités territoriales ne sont en rien responsables de la dégradation des comptes publics.

Ainsi, les collectivités territoriales en général, et les communes en particulier, ne sont nullement responsables de l'État dégradé des comptes publics. En effet, les collectivités soumises à "la règle d'or" ne pèsent que pour 20% des dépenses publiques et moins de 9% du total de la dette publique.

La volonté de continuer du gouvernement de continuer à contraindre les dépenses de fonctionnement de 0,5 point au-dessous de l'inflation et de limiter les dépenses d'investissement, comme l'a indiqué de la ministre déléguée aux collectivités territoriales, Dominique Faure, apparaît non seulement comme injuste mais source d'inquiétude.

Ce sont en effet les services publics locaux qui sont mis en péril par cette demande de réduction de la dépense. Les maires ont déjà réalisé de nombreux sacrifices au cours des années écoulées, de sorte que de nombreuses communes sont "à l'os".

Alors que les conseils municipaux s'engagent dans la deuxième partie du mandat, c'est-à-dire celle où les projets sortent de terre, et tandis que la croissance ralentit, il apparaît aux élus de l'APVF comme absolument crucial de préserver les capacités d'investissement des collectivités.

Pour l'APVF, ce n'est qu'en garantissant l'autonomie financière et fiscale des collectivités, et en assurant la prévisibilité des financements, que les collectivités disposeront d'une réelle capacité d'action. Elle a donc appelé les communes à faire entendre leur voix en adoptant un motion en Conseil municipal.

A date, près de 100 petites villes ont adopté la motion de l'APVF.





La ville de Paris et la ville de Montpellier ayant accordé des subventions à l'association SOS Méditerranée, qui assure le sauvetage en mer de migrants, des particuliers ont contesté devant le juge administratif la légalité d'une telle contribution.

SUBVENTIONS À SOS MÉDITERRANÉE : LE « OUI, MAIS » DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans deux arrêts du 13 mai 2024 (n°472155 et n°474652), le Conseil d'État a précisé l'état du droit en la matière, puis reconnu la légalité d'une des deux subventions, mais annulé l'octroi de l'autre.

Aux termes de l'article L. 1115-1 du CGCT, « les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent mettre en œuvre ou soutenir toute action internationale annuelle ou pluriannuelle de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire » dans le respect des engagements internationaux de la France. Première précision, pour le Conseil d'État, le législateur n'a « subordonné cette possibilité ni à la condition que cette action réponde à un intérêt public local, ni à la condition qu'elle s'inscrive dans les autres domaines de compétences attribués par la loi aux collectivités territoriales, ni à l'exigence qu'elle implique une autorité locale étrangère ».

Pour autant, selon le juge, les actions menées ou soutenues ne sauraient conduire une collectivité territoriale « à prendre parti dans un conflit de nature politique ou un conflit collectif du travail ». Certes, pour le respect de cette règle, la seule circonstance qu'une organisation prenne des positions dans le débat public ne fait pas obstacle à ce qu'elle bénéficie de subventions. Mais les collectivités ne peuvent pas légalement subventionner une organisation « dont les actions de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire doivent être regardées en réalité, eu égard à son objet social, ses activités et ses prises de position, comme des actions à caractère politique ». C'est pourquoi, si une collectivité accorde un soutien à une organisation qui prend des positions dans le débat public, elle doit s'assurer, par les conditions qu'elle pose et par des engagements appropriés qu'elle demande à l'organisation de prendre, que son aide sera exclusivement destinée au financement des actions de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire, et ne sera pas utilisée pour financer les autres activités de cette organisation.

Dans les cas qu'il avait à juger, le Conseil d'État commence par juger que l'activité de sauvetage en mer de SOS Méditerranée est bien une action internationale à caractère humanitaire, et non une action de nature politique. Il relève qu'elle est menée en conformité avec les principes du droit maritime international, qui prévoient l'obligation de secourir les per-

sonnes se trouvant en détresse en mer; et de les débarquer dans un lieu sûr dans un délai raisonnable, quel que soit leur nationalité ou leur statut, et juge que cette activité n'est donc pas contraire aux engagements internationaux de la France.

De plus, le fait que les responsables de cette association ont pris des positions dans le débat public sur la politique de l'Union européenne et de certains États en matière de sauvetage des migrants ne suffit pas à interdire aux collectivités territoriales d'apporter un soutien à son activité opérationnelle de sauvetage en mer; à condition toutefois de réserver ce soutien à cette seule activité.

Puisque la subvention de 100.000 euros accordée par la Ville de Paris est précisément et exclusivement destinée à financer l'affrètement d'un nouveau navire en vue de permettre à l'association de reprendre ses activités de secours en mer et que la convention conclue avec l'association prévoit que l'utilisation de la subvention à d'autres fins que l'activité de sauvetage en mer entraînerait sa restitution, le juge considère que la destination du soutien financier est suffisamment encadrée et que son octroi est donc légal.

En revanche, la délibération de la Ville de Montpellier ne précisant pas la destination de la subvention de 15.000 euros accordée à l'association, et la convention signée se bornant à stipuler que la subvention a été sollicitée pour le fonctionnement de l'association, le Conseil d'État juge que ni cette convention, en l'absence de stipulations réservant exclusivement l'utilisation de la subvention allouée à l'action de sauvetage en mer de l'association, à l'exclusion du financement des autres activités, à caractère politique, conduites par cette association, ni aucun autre élément ne suffisent à établir que la commune se serait assurée, par les conditions qu'elle aurait posées et des engagements appropriés qu'elle aurait demandé à l'association de prendre, que son aide serait exclusivement destinée à l'action humanitaire. L'octroi de la subvention est donc, dans ce cas, annulé.

Philippe BLUTEAU

Avocat associé, Cabinet Oppidum Avocats

L'ESSENTIEL :

- Une commune peut verser une subvention à des associations assurant une mission humanitaire au bénéfice des migrants, même si elles prennent position dans le débat public, à condition toutefois que la commune s'assure, dans sa délibération et dans la convention conclue avec l'association, que les fonds versés serviront exclusivement à cette mission humanitaire.



Le pré-rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales sur les comptes 2023 confirme la bonne gestion des élus locaux, mais ne manque pas de signaler la dégradation d'un certain nombre d'indicateurs de la santé financière des collectivités territoriales qui, pour la première fois, présentent un besoin de financement et une baisse de leur épargne brute. Si les communes sont épargnées en 2023, les résultats de l'enquête de terrain de l'APVF annoncent une généralisation du phénomène dès 2024.

PARLONS
TECH
NI
QUE

UNE DÉGRADATION DES FINANCES LOCALES MALGRÉ LA BONNE GESTION DES ÉLUS LOCAUX

Un contexte général incertain

Selon le pré-rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales (OFGL), les finances locales sont encore impactées, en 2023, par l'inflation et les conséquences des trois ou quatre années de crise. Tandis que la croissance continue à s'essouffler en 2023 et que le déficit s'accroît, André Laignel perçoit des « signaux d'alerte forts » d'une dégradation durable de la situation financière de l'ensemble des collectivités, et ce indépendamment de leur « bonne gestion globale ».

Une dégradation des finances locales

Avec un besoin de financement des administrations publiques locales pour la première fois depuis 2014 (le solde est passé de + 4,8 milliards d'euros en 2022 à - 4 milliards en 2023), et une baisse sensible de l'épargne brute des collectivités territoriales (- 9 % en 2023), on peut craindre une impasse financière avant la fin de l'année. Ce risque n'est pas certain, comme le précise le rapporteur du pré-rapport de l'OFGL, Jean-Léonce Dupont, mais ce risque demeure « probable ».

Toutes les catégories de collectivités sont concernées par cette dégradation, y compris le bloc communal même si c'est dans une moindre mesure : leur besoin de financement en 2023 est de 0,2 milliards d'euros, contre - 2,1 milliards d'euros pour les départements et - 1,7 milliards d'euros pour les régions. L'épargne brute augmente en 2023 seulement pour les communes.

Mais, comme le montre le pré-rapport, des disparités existent au sein des communes à raison de leur taille. Ainsi, la hausse de l'épargne brute des communes est surtout portée par les communes moyennes, et particulièrement les communes entre 20 000 et 50 000 habitants (+ 12%), et les communes de plus de 100 000 habitants (+ 23%, y compris Paris).

Selon l'enquête de terrain de l'APVF sur la situation financière des petites villes 2023 et les perspectives 2024 publiée en mai, 40 % des petites villes répondantes ont subi une baisse de leur épargne nette en 2023. En 2024, elles sont plus de la moitié à prévoir une baisse de leur épargne nette, et près de 15 % annoncent un besoin de financement. De nombreuses petites villes ont énoncé une réelle difficulté à équilibrer les sections de leur budget, tant en fonctionnement qu'en investissement, faisant peut-être de cette année « l'exercice de préparation budgétaire le plus difficile des cinq dernières années ».

En 2023, un tiers des petites villes considérait que leur situation financière se trouvait dégradée par rapport à 2022. En 2024, cette proportion est augmentée de 10 %. Il est intéressant de constater qu'entre 2023 et 2024, le nombre de petites villes se prévalant d'une amélioration de leur situation diminue considérablement (25 % contre 5 %).

Des dépenses qui progressent plus rapidement que les recettes

Sur l'ensemble des collectivités territoriales, les dépenses réelles de fonctionnement (+ 5,8 %) ont augmenté plus rapidement que les recettes réelles de fonctionnement (+ 3,3 %).

Les dépenses, encore très impactées par l'inflation (avec un panier du maire en hausse de 6 %), sont principalement touchées par les augmentations de frais de personnels avec la hausse du point d'indice décidée par l'Etat (+ 4,7 %), d'achats et charges externes (+ 9,6 %), dont l'essentiel est porté par l'énergie et l'électricité (en progression de plus de 29 %), mais également des charges financières liées à la hausse des taux (+ 29,4 %). Face à cette hausse des dépenses, les recettes ont été moins dynamiques, et particulièrement les DMTO, en baisse de 21,8 % entre 2022 et 2023.

Un effet ciseau plus limité dans les communes :

En 2023, les impôts directs augmentent de + 7,4 % pour s'établir à 52,5 Md€. Cette progression est liée en particulier à la revalorisation des bases de taxe foncière compte tenu de leur indexation sur la hausse des prix. Ainsi, l'augmentation du produit de foncier bâti atteint + 9,8% en 2023 avec un effet base de + 6,8 % et un effet taux de + 2,8 % (l'effet taux de la TFPB est de + 1,1 % hors Paris). Parallèlement, les communes continuent de percevoir le produit de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires, THRS (y compris majoration) ainsi que la taxe sur les logements vacants.

A noter que dans les petites villes, l'enquête de l'APVF révèle que les recettes issues de la fiscalité locale augmentent, en 2024, pour un nombre moins important de petites villes qu'en 2023 (75 % contre 86 % l'an passé). A noter également que davantage de petites villes voient leurs recettes fiscales diminuer. Les taux augmentent plus en 2024 que les années précédentes. Alors que les précédentes années seule une faible minorité de petites villes augmentait les taux d'imposition, elles sont 18 % à avoir voté une hausse de leur taux d'impôts fonciers en 2023 et 15 % en 2024. Ces hausses se situent entre 1 et 6 %. De manière plus exceptionnelle, elles peuvent monter jusqu'à 10 %, voire 20 %.

Un niveau d'investissement en trompe l'œil

Le niveau d'investissement, en forte hausse en 2023, est en réalité encore très marqué par l'effet rattrapage des années de crises successives et amplifié par les prix élevés des matières premières. Hors inflation, l'investissement serait même en baisse. Notre enquête sur la situation financière des petites villes de mai dernier semble annoncer une contraction généralisée de l'investissement en 2024, malgré une mobilisation accrue de la trésorerie et de l'emprunt, et contrairement au cycle d'investissement observé lors des mandats précédents.



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 : Philippe Bluteau, Emma Chenillat, Marie Coulet, Elias Maaouia, Gustave Richard, Léa Tramontin

Conception, réalisation A2G Corn – Mise en page : Nathalie Picard – Impression : Imprimerie de l'étoile. Abonnement : 30,63 €

NOS PARTENAIRES : BANQUE DES TERRITOIRES, 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 – SMACL ASSURANCES – FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS – GESTES PROPRES – CITYZ MEDIA – LE GROUPE GROUPAMA – HEINENKEN – CEREMA – AFL – COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE – KEOLIS – CARREFOUR – TRANSDEV – NEXITY – FRANCE RENOUVELABLES – ISOVER