

## Les dossiers de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PICARDIE

*L'année 2015 est particulièrement riche réglementairement. Le Législateur s'est en effet employé à réformer dans de nombreux domaines et a notamment investi la problématique des transports. Le présent dossier de la DREAL se propose de revenir sur les récentes évolutions touchant la sphère des déplacements.*

### I.- Loi NOTRe

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République vient compléter l'acte III de la décentralisation engagé depuis 2012. Ce texte, apporte ainsi une nouvelle répartition des compétences entre les différents échelons territoriaux.

#### I.a – Une intercommunalité renouvelée

Le nouveau seuil minimal de population des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre est désormais fixé à 15 000 habitants. Une dérogation à 5 000 habitants est autorisée pour les territoires très peu denses ou en zone de montagne. Par ailleurs pour assurer une certaine stabilité, les EPCI créés après le 01/01/2012 et comprenant au minimum 12 000 habitants sont maintenus en l'état.

Cette évolution entraîne de fait une révision des schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI). Les nouveaux schémas devront ainsi être arrêtés pour le 31/03/2016 et rendus effectifs avant le 31/12/2016.

#### I.b- Un nouveau cadrage de l'action publique

Un schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) assurera la planification de l'action territoriale en définissant les objectifs à moyen et long terme.

En matière de transport, il fixe les objectifs d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité et de développement des transports.

Document de référence, il identifie les voies et axes routiers constituant un intérêt régional, priorité d'action pour les départements, et prend en compte les projets de localisation des grands équipements et infrastructures.

Ce nouveau document de planification s'inscrit dans la chaîne existante et à ce titre la loi définit les principes d'articulation avec les documents de norme inférieure. Ainsi SCoT, PLU(i) et PDU devront prendre en compte les objectifs et être compatibles avec les règles générales du schéma. La mise en compatibilité des documents existants étant renvoyée à la prochaine révision de ceux-ci.

La procédure d'élaboration du SRADDET est confiée au conseil régional qui en définira les modalités (calendrier prévisionnel, domaines complémentaires traités par le schéma, et modalités d'association) par délibération après débat en conférence territoriale de l'action publique. En préalable de l'élaboration le conseil régional doit débattre sur les objectifs du schéma.



Le SRADDET est élaboré en association avec le Préfet de Région. L'État assure notamment l'établissement du porter à connaissance. Le schéma est arrêté par le conseil régional et transmis notamment à l'État et à l'autorité environnementale pour avis (trois mois). Le document est approuvé après enquête publique par arrêté du Préfet de Région et dans les 3 ans suivant le renouvellement du conseil régional.

Les procédures d'évolution sont celles qui régissent classiquement les documents stratégiques. Dans les 6 mois suivant le renouvellement du conseil régional, un bilan doit être réalisé et une délibération prise sur l'opportunité du maintien, de modification, de révisions partielle ou totale ou d'abrogation du schéma.

### I.c- Une nouvelle ventilation des compétences de transport

la loi entend donner une nouvelle répartition à l'exercice de la compétence transport. Celle-ci entre en application au 1<sup>er</sup> janvier 2017 exception faite du transport scolaire pour qui le changement interviendra au 1<sup>er</sup> septembre 2017.

Il est à noter que la loi gomme la notion de périmètre de transport urbain au profit de la mention de « ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ».

Les services non-urbains réguliers ou à la demande seront organisés par la Région exception faite du transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Les syndicats mixtes de transports pré-existants et ayant la qualité d'autorité organisatrice sont conservés. Le transport scolaire relève désormais de la région mais peut être confié par voie de convention au département notamment.

La loi apporte également des précisions sur la gestion des ports et aérodromes.

## II.- Accessibilité

### II.a- Ratification de l'ordonnance de 2014

La loi 2015-988 du 05 août 2015 ratifie les dispositions prises par l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 en matière d'accessibilité. Elle s'inscrit dans le contexte du dispositif rénové d'agenda d'accessibilité programmée visant à « enjamber l'échéance 2015 sans la piétiner ».

La loi précise notamment que l'avis rendu par la CDCCSA sur le SDA-Ad'AP est un avis conforme.

Elle revient également sur les possibilités de prorogation des délais de dépôt qui sont accordés par décision motivée du représentant de l'État dans le département :

- 3 ans si des difficultés financières liées à l'évaluation ou la programmation du schéma le justifie ;
- 12 mois pour des difficultés techniques ;
- 6 mois en cas de rejet du premier agenda.

### II.b- Organisation de l'accessibilité ferroviaire pour les services d'intérêt national

L'arrêté du 20 juillet 2015 vient pour sa part désigner les collectivités chef de file en matière d'accessibilité ferroviaire. La Région assurera le rôle de chef de file à l'exception des points d'arrêt relevant d'un service d'intérêt national. Dans ce deuxième cas, c'est l'Etat qui est chef de File. En Picardie les gares concernées sont celles de : Saint-Quentin, Compiègne, Creil, Abbeville, Amiens et Longueau.

## III.- Transition énergétique

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte constitue un nouvel outil polyvalent pour engager la France dans la croissance verte et devenir une grande puissance écologique à quelques mois de la COP 21. Ambitieuse, la loi s'est fixée les objectifs suivants :

- atteindre 32 % d'énergies renouvelables d'ici à 2030 ;
- porter la part du nucléaire de 75 à 50 % d'ici à 2025 pour la production d'électricité ;
- diminuer de 50 % la consommation d'énergie d'ici à 2050 par rapport à 2012 ;
- réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à 1990 ;
- baisser de 30% la consommation en énergie fossile d'ici à 2030 par rapport à 2012 ;
- réduire de 10 % d'ici à 2020 et 20 % d'ici à 2025 les émissions de GES liées au transport des marchandises dans la grande distribution.

Dans ce contexte et pour répondre à ces ambitions, la loi entend donner la priorité aux transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé. Aussi, la loi contribue à promouvoir des déplacements propres plus économes et moins polluants en renforçant les moyens de lutte contre la pollution de l'air, réduisant la dépendance aux hydrocarbures, en accélérant le remplacement des véhicules, et en disposant de 7 millions de points de charge pour véhicules électriques en 2030. La loi prévoit de doter la France d'une stratégie de développement de la mobilité propre.

### III.a- Mesures en faveur des transports collectifs

- les collectivités pourront faire appel à une dotation de 5 milliards d'euros pour financer leurs transports collectifs propres

### III.b- Mesures en faveur du développement de la mobilité électrique

- pérennisation et majoration depuis avril 2015 du bonus pour l'achat d'un véhicule électrique contre mise au rebut d'un véhicule polluant (plafond 10 000 €) ;
- aide à l'installation de bornes de recharges électriques via un crédit d'impôt à hauteur de 30 % (depuis septembre 2014 et jusqu'au 31/12/2015) ;
- équipement en bornes de recharge des nouveaux espaces de stationnement, des zones commerciales et des parkings existants à l'occasion de travaux .

### III.c- Mesures incitatives visant à recourir à des véhicules moins polluants et à limiter l'autosollisme

- établissement d'un tarif réduit pour les abonnements autoroutiers en faveur des véhicules à très faible niveau d'émission ou pratiquant le covoiturage ;
- augmentation du prix du carbone via la contribution climat énergie ;
- possibilité de créer des voies réservées pour la circulation des bus, taxis, l'autopartage et le covoiturage ;
- possibilité de prendre des mesures de restriction de la circulation dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air.

### III.d- Mesures en faveur des modes actifs

- Participation financière de l'employeur au financement des déplacements domicile-travail effectués en vélo ou vélo à assistance électrique.

### III.e- Mesures visant à renouveler le parc de véhicules

- obligation de disposer d'une flotte de véhicules à faible émission de polluants à hauteur de 50 % du parc pour l'Etat 20 % du parc pour les collectivités en 2025
- tous les bus et cars acquis à partir de 2025 devront être à faible émission et 50 % à partir de 2020.
- loueurs de véhicules, des taxis et VTC, devront acquérir 10 % de véhicules faiblement émetteurs à l'occasion du renouvellement de leur flotte.

### III.f- Mesures visant à structurer l'action en faveur des transports propres

- création des plans de mobilité rurale qui se veulent un outil adapté pour planifier et concerter en intégrant la spécificité de ces territoires ;
- plans de mobilité rendus obligatoires pour les entreprises dans des zones affectées par une mauvaise qualité de l'air afin de favoriser le report modal.

## **IV.- Loi Macron**

La loi 2015-990 du 06 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ambitionne de relancer la croissance, l'investissement et l'emploi en articulant son action autour de trois piliers : libérer, investir et travailler. A ce titre et pour faciliter l'accès à l'emploi et développer de nouveaux emplois, la loi investit le sujet des transports.

Les entreprises de transport public de personnes ainsi que les concessionnaires d'autoroutes sont assujetties à une contribution pour frais de contrôle affectée à l'ARAFER.

### IV.a- ARAFER

L'ARAF deviendra fin 2015 une autorité de régularisation multimodale de transport et devient l'ARAFER : autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Elle aura le pouvoir d'autoriser, interdire ou limiter de nouvelles dessertes.

### IV.b- Libéralisation du transport par car

La loi permet l'ouverture à la concurrence des lignes d'autocars dans un objectif de compléter le train et améliorer l'offre en transports collectifs à l'échelle du territoire national.. Ainsi, les lignes supérieures à 100km sont totalement libéralisées dès la publication de la loi. Les lignes inférieures à 100 km sont quant à elles soumises à un régime d'autorisation (application d'ici la fin de l'année 2015) après saisine de l'ARAFER.

La nouvelle autorité aura ainsi en charge de vérifier l'absence de risques de bouleversement de l'économie des services de transports organisés par les collectivités et notamment au regard des lignes TER et TET.

Par ailleurs pour les lignes sous le seuil des 100 km, les autorités organisatrices de transport disposent d'un droit de regard et peuvent saisir l'ARAFER.

#### IV.c- Gares routières

La loi prévoit l'organisation et le soutien de l'État au développement de gares routières.

Le Schéma Régional de l'Intermodalité devra comporter un schéma régional des gares routières qui définira leur localisation et cahiers des charges

#### IV.d- Encadrement des concessions d'autoroutes

Seul le Parlement pourra décider d'un allongement de la durée de concession. Par ailleurs la loi impose plus de transparence dans les pratiques des sociétés concessionnaires et prévoit une régulation des tarifs de péage.

L'ARAFER, autorité indépendante exercera un contrôle renforcé du prix des péages autoroutiers ainsi que dans le domaine de la passation des marchés de travaux. L'objectif est de contenir la hausse des tarifs et de garantir un meilleur accès des entreprises de BTP aux travaux. Pour ce faire il est prévu un élargissement des obligations de mise en concurrence.

#### IV.e- Permis de conduire

L'objectif est une obtention plus rapide du permis à des coûts moindres.

Il est définit trois filières d'apprentissage, l'apprentissage anticipé dès 15 ans, la conduite supervisée à partir de 18 ans et la conduite encadrée.

La loi instaure un service universel du permis de conduire. Il est prévu la limitation du temps d'attente de passage de l'examen à 45 jours. En cas de dépassement, le recours à des agents publics ou contractuels est prévu.

Les épreuves pourront se dérouler dans les locaux des établissements scolaires et d'apprentissage en dehors du temps scolaire.

#### IV.f- Canal Seine Nord Europe

La loi prévoit l'autorisation de créer par ordonnance sous 9 mois un établissement public pour la réalisation du futur canal, regroupant État, collectivités territoriales et leurs établissements publics participant au financement.

#### IV.g- Dispositions transversales

Sous un an, l'ADEME établira un rapport sur l'impact du développement du transport par autocar sur les émissions de GES.

Les dispositions liées au fonctionnement des mesures introduite par la loi pourront faire l'objet d'ordonnances du prises par le Gouvernement.

Enfin la loi entend améliorer l'accès aux données de transport en encadrant les modalités de diffusion.

Conception – réalisation :

DREAL Picardie  
service déplacements infrastructures transports

tél. : 03 22 82 25 00  
fax: 03 22 91 73 77

Contact :

**unité Animation Territoriale et  
Observatoires**  
courriel :  
[sdit.dreal-picardie@developpement-  
durable.gouv.fr](mailto:sdit.dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr)

**Les dossiers de la DREAL  
Picardie**

**DREAL Picardie  
56 rue Jules Barni  
80040 AMIENS Cedex 1  
tél. : 03 22 82 25 00  
Fax : 03 22 91 73 77**

**Directeur de la Publication :  
Aline BAGUET**  
**courriel de la DREAL :  
[dreal-picardie@developpement-  
durable.gouv.fr](mailto:dreal-picardie@developpement-<br/>durable.gouv.fr)**  
**ISSN en ligne : 2266-8705**