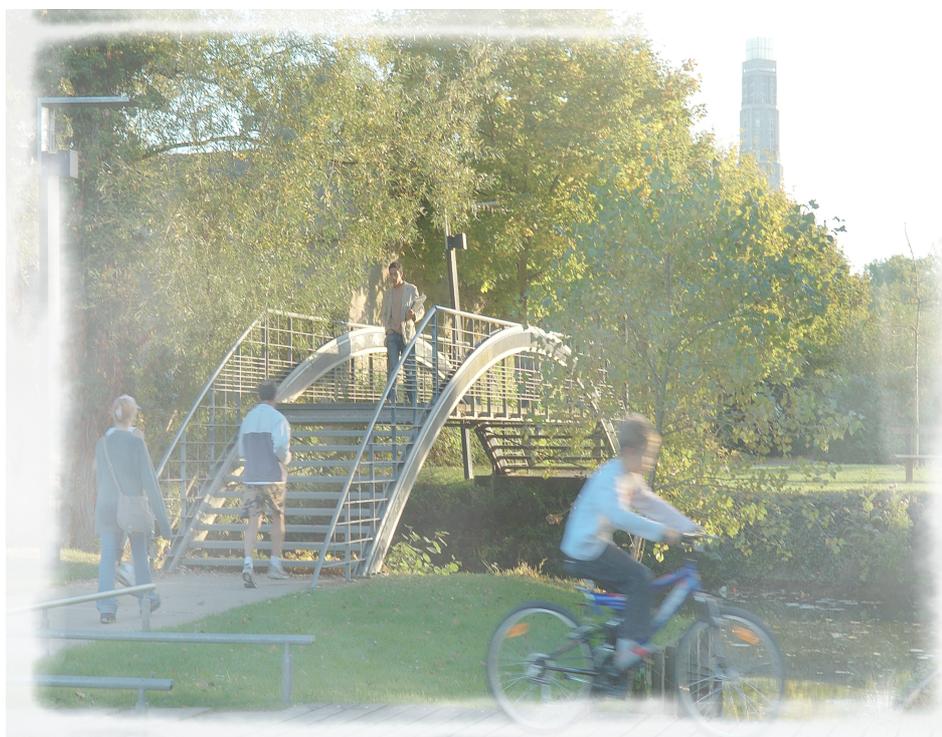


n° 28
février
2014

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

Loi MAPAM & déplacements



www.picardie.developpement-durable.gouv.fr

Premier volet de l'acte III de la décentralisation, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) est consacrée à la réforme de la gouvernance locale des politiques publiques. Elle investit notamment le domaine de la mobilité en ambitionnant un traitement du sujet dans toute sa globalité et sa transversalité.

Promulguée le 27 janvier 2014, la loi MAPAM vise à clarifier les compétences au travers de la définition d'un chef de filat, de la mise en œuvre de schémas régionaux de l'intermodalité, de l'instauration des autorités organisatrices de la mobilité et de la dépénalisation du stationnement.

Le présent bulletin vise à apporter un éclairage sur le volet mobilité intégré à la loi.

1- La Gouvernance : une clarification des compétences

Un exercice partagé

La clause de compétence générale, dont la suppression était programmée au 1^{er} janvier 2015 par la loi de réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010, est rétablie pour les départements et les régions. Si les collectivités se trouvent confortées dans leur intervention généralisée sur les territoires, la loi garantit la coordination des différents niveaux par la création d'une conférence territoriale de l'action publique (CTAP). Cette dernière vise à « favoriser un exercice concerté des compétences des collectivités locales et de leurs groupements ». Son fonctionnement s'articule autour de débats et de la formulation d'avis sur tous les sujets nécessitant coordination ou délégation de compétences entre les collectivités locales et leurs groupements.

Une notion de chef de filat est définie. Elle permet à la collectivité concernée d'organiser les modalités de l'action commune pour l'exercice de certaines compétences. Ainsi, la région se voit confier l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports. Les communes et établissements publics de coopération intercommunale se voient quant à eux investis de la mobilité durable et de l'aménagement de l'espace.

Le principe fondateur est celui du conventionnement. Les compétences sont alors déléguées pour 6 ans maximum dans le cadre d'une convention territoriale d'exercice concerté d'une compétence (CTECC). Cette dernière fixe les objectifs de rationalisation et les modalités d'exercice des compétences déléguées ou coordonnées.

La région est tenue d'élaborer une CTECC pour l'intermodalité et la complémentarité des modes de transports. Les EPCI et les communes peuvent également élaborer une convention relative à la mobilité durable.

Les collectivités qui rejoignent la démarche contractuelle pourront alors être exonérées de l'obligation de financement à hauteur de 30 % ainsi que de la limitation des financements croisés.

De nouvelles instances de coopération

La loi permet l'émergence de deux nouvelles structures que sont les métropoles et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR).

Les métropoles relèvent de plusieurs régimes. Elles doivent être composées d'un territoire d'un seul tenant et sans enclave.

Les métropoles de droit commun seront créées automatiquement par transformation automatique en 2015 des EPCI de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants. Sont concernées Toulouse, Bordeaux, Nice, Grenoble, Rennes, Nantes, Strasbourg, Rouen et Lille.

Lyon, Aix-Marseille-Provence et Grand Paris disposeront d'un statut particulier.

Des métropoles volontaires pourront également voir le jour après accord d'une majorité qualifiée des communes, pour les EPCI de plus de 400 000 habitants avec une préfecture de région (Montpellier) ou centre d'une zone d'emploi et EPCI exerçant les compétences d'une métropole (Brest).

La Picardie n'est donc pas concernée dans l'immédiat.

La création donne lieu à un décret fixant nom, périmètre, siège, et compétences. Les évolutions ultérieures donneront lieu à arrêté du Préfet de département. Un régime électoral spécifique sera mis en place avant 2017.

En matière de compétences, les métropoles se voient notamment confier :

- l'organisation de la mobilité et les plans de déplacements urbains
- la création, l'aménagement et l'entretien de voirie ; signalisation et abris de voyageurs
- les parcs et aires de stationnement

- la participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares
- la lutte contre la pollution et les nuisances sonores
- la création et l'entretien des infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides

A noter qu'à leur demande, en lieu et place du département, elles peuvent se voir transférer les routes départementales à l'intérieur du périmètre.

Compétentes en matière de schéma de cohérence territoriale (SCoT) et de plan local d'urbanisme (PLU), les métropoles seront un des lieux privilégiés de mise en œuvre des PLU intercommunaux tenant lieu de PDU et PLH (PLUi-HD).

Les PETR sont des établissements publics de type syndicat mixte, composés d'EPCI et chargés d'élaborer un projet de territoire dans les domaines économique, écologique, culturel et social. Ils sont le pendant des métropoles dans les espaces ruraux. D'un seul tenant et sans enclave, les PETR permettront une mutualisation de l'action locale. Leur création est soumise à la délibération favorable des EPCI constitutifs et à un arrêté du Préfet de département.

2- Une évolution de la planification

Face à la multiplication des schémas régionaux et départementaux sectoriels dans les domaines du développement économique, l'aménagement de l'espace, le transport et la mobilité, l'environnement, l'énergie et l'aménagement numérique, le gouvernement présentera sous 6 mois un rapport au Parlement sur les opportunités de rationalisation et de regroupement.

Le schéma régional de l'intermodalité

Face au constat de manque de coordination et à la pluralité d'intervention des différentes collectivités pour le transport, au regard des actuels SRIT non opposables et trop axés infrastructures, le législateur a souhaité que la réflexion intègre d'avantage le domaine des services au travers d'un nouveau document stratégique : le schéma régional d'intermodalité (SRI). Celui-ci traitera à la fois le volet infrastructures et le volet services.

Ses objectifs sont la coordination régionale des politiques de mobilité pour l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique avec pour maîtres-mots cohérence et complémentarité. Il définit les principes d'articulation entre modes (mise en place de pôles d'échange).

Ce nouveau document stratégique sera opposable et entretiendra un lien de compatibilité avec les plans de déplacements urbains (PDU).

Le SRI sera élaboré autour d'une concertation large (départements, Etat, autorités organisatrices) et d'une consultation du public selon une procédure conduite par le conseil régional et approuvée par arrêté du Préfet de Région (afin de garantir la clause de libre administration des collectivités locales, la région ne pouvant imposer une politique aux autres collectivités).

Il devra faire l'objet d'une évaluation à 5 ans et le cas échéant être mis en révision.

3- La rénovation des autorités organisatrices

Après avoir fait le constat d'une compétence limitée des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) aux seuls transport collectif et transport à la demande, le Législateur a souhaité impulser des dynamiques renouvelées en permettant la mise en œuvre d'une véritable politique intégrée et globale de la mobilité en élargissant les compétences à tous les modes et en intégrant les leviers voyageurs et marchandises.

Les AOTU deviennent alors les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et voient leur actions renforcées autour de dispositions relatives au développement et à l'organisation :

- de l'autopartage (label local)
- du covoiturage
- des modes non motorisés (vélos et marche)
- de la livraison de marchandises en ville et de la logistique urbaine
- du stationnement (transfert automatique à l'EPCI du pouvoir de police de la circulation et du stationnement sous 6 mois sauf opposition expresse du maire : horaires, poids, gabarits et vitesses autorisées, emplacements de stationnement des véhicules de livraison)

Le principe offert par la loi est celui de la possibilité d'organiser un ou plusieurs services publics en cas d'inexistence, insuffisance ou inadaptation de l'offre privée afin de ne pas porter atteinte au champ concurrentiel.

Par ailleurs, le versement transport (VT) est élargi à tous les domaines de la mobilité et non plus aux seuls transports collectifs. Il permettra désormais de financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des actions relevant des AOM.

4- La réforme du stationnement payant : vers un changement de logique

Dans les villes denses, la voiture occupe 70 % de l'espace public. Cette appropriation est ancrée et les premières actions pour lutter contre les encombrements remontent à Sully en 1607.

Le dispositif actuel relève d'un système pénal peu performant avec un taux de fraude estimé par le GART à 65 %. L'amende définie de manière uniforme sur le territoire national est peu dissuasive et les contrôles insuffisants. En revanche le tarif du stationnement est défini localement.

L'objectif de la réforme est de mieux intégrer le stationnement payant sur voirie dans les politiques globales de mobilité et en faire un véritable levier au service du report modal. Pour ce faire, la loi engage la dissociation de la compétence de police du maire du caractère payant du stationnement.

Le paiement du stationnement devient une redevance domaniale due dès le début du stationnement. A défaut de règlement, l'usager sera tenu de s'acquitter d'un forfait de post-paiement plafonné au montant du tarif dû pour la durée maximum dans la zone.

En ce sens, il n'y a plus de notion de sanction mais un basculement vers une logique de redevance pour occupation du domaine public.

La collectivité (commune ou EPCI) fixe dès lors le montant de la redevance et du forfait de post-paiement avec l'objectif direct de favoriser la rotation et le report modal. Par ailleurs, une modulation fonction de la typologie du véhicule et de ses émissions polluantes est rendue possible.

La collectivité percevra désormais l'intégralité des sommes perçues qui seront affectées aux dépenses liées aux transports collectifs ou respectueux de l'environnement et à la voirie.

Les missions de contrôle peuvent être externalisées.

Le nouveau système entrera en vigueur au 1^{er} février 2016 afin de permettre la prise des textes réglementaires nécessaires à l'organisation des services (encadrement des contrôles, assermentation des agents, circuits comptables, nouvelles délibérations tarifaires, juridiction administrative, ...)

En définitive, deux systèmes vont cohabiter : un système pénal qui concerne le stationnement interdit, gênant ou dangereux, et le nouveau système dépenalisé pour le stationnement payant.

La poursuite des travaux pour une modernisation de l'action publique est prévue pour les prochains mois conformément aux annonces faites par le Président de la République et le Gouvernement en janvier dernier.

Conception – réalisation :

DREAL Picardie - SDIT
Animation Territoriale et Observatoires

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

Crédits photos : L. Mignaux/METL-MEDDE

Contacts :

T. TOURNAY / C. CAZIER

courriel :
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 :
Thierry VATIN**

**courriel de la DREAL :
dreal-picardie@developpement-
durable.gouv.fr**

ISSN en ligne : 2266-8705

Dépôt légal : février 2014