



Cerema

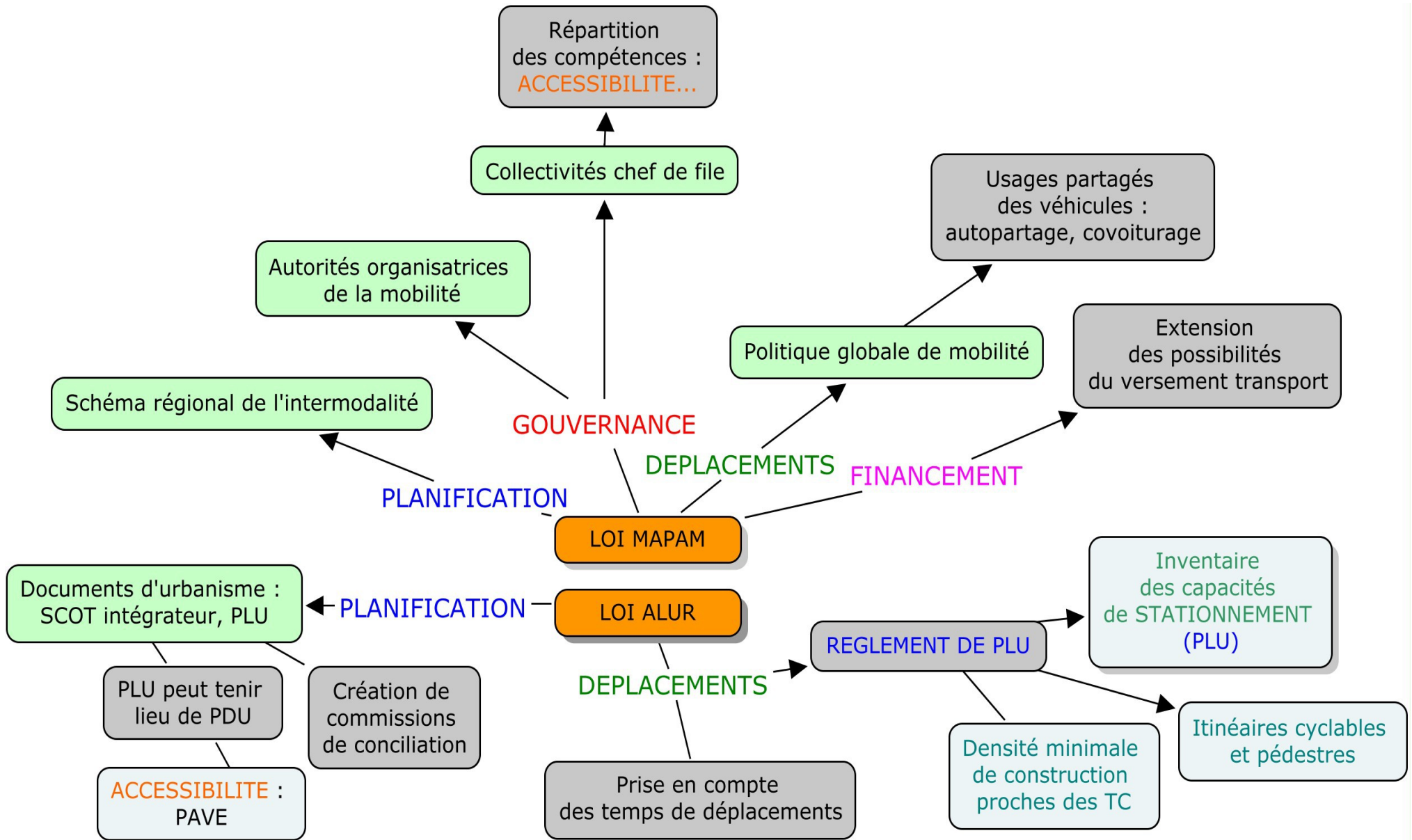
Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Cadre réglementaire de la mobilité, évolutions et perspectives :

Lois MAPAM et ALUR: quels effets sur les déplacements ?

Sylvie MATHON et Nathalie PITAVAL

Cerema – Direction territoriale Nord Picardie



La mobilité : une actualité 2014 chargée

- Acte III de la décentralisation : 3 projets de loi :
 - « *mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et la promotion de l'égalité des territoires* »,
 - « *développement des solidarités territoriales et démocratie locale* »,
 - « *modernisation action publique et d'affirmation des métropoles* »
- **27 janvier: loi MAPAM** (*loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*)
- **24 mars : loi ALUR** (*loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové*)
- **Projet de loi relatif à la « délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral »**, voté en 1ère lecture le 23 juillet 2014 par l'AN
- **Projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République**, déposé au Sénat le 18 juin 2014

Gouvernance : Loi MAPAM

Chapitre II, article 3

- Collectivités désignées **chefs de file** : (organisation des « *modalités de l'action commune des CL et de leurs établissements* »)
- Pour quelles compétences sont-elles chef de file ?

Régions : intermodalité et complémentarité entre les modes de transport

Communes (ou EPCI, auquel elle a transféré ses compétences) : mobilité durable

Départements : autonomie des personnes

Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Objectif de l'**article 52** de la loi MAPAM :

- Remédier aux compétences limitées des AOTU au transport régulier et à la demande des personnes (sauf PDU)
- Notion de **politique globale de la mobilité**
- **Nécessité d'élargir des compétences** :
 - « usages partagés des véhicules » : covoiturage et autopartage)
 - « modes de déplacements non motorisés »: vélo et marche (principalement compétence des communes et EPCI)
 - livraison des marchandises en ville et de la logistique urbaine
- Possibilité pour les AOM de créer un service public d'autopartage en cas d'insuffisance de l'offre privée

Schéma régional de l'intermodalité

Chapitre III, article 6, loi MAPAM)

- Une réponse au manque de coordination due à la pluralité et la spécialisation des compétences de chaque niveau de collectivité pour chaque mode de transport
- « coordonne en l'absence d'une autorité organisatrice unique [...] les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques [...] en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique »
- « définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne les pôles d'échanges »

Schéma régional de l'intermodalité

Chapitre III, article 6, loi MAPAM

- **Évalué tous les 5 ans** (le cas échéant révisé) : élaboration **par le conseil régional** après avis favorable des départements représentant au moins 50% de la population et des AOM représentant au moins 50 % de la population des PTU de la région. Approbation par arrêté du Préfet de région.
- Il fait l'objet d'une concertation avec l'État (et si besoin avec les syndicats mixtes de transports)

Commissions de conciliation

Article L. 121-6 du Code de l'urbanisme (art 138, loi ALUR)

- **Création dans chaque département d'une commission de conciliation** « *en matière d'élaboration de schémas de cohérence territoriale, de schémas de secteur, de plans locaux d'urbanisme et de cartes communales* »

Extension des possibilités du VT

Article 51 de la loi MAPAM, article L2333-68 du CGCT

- Depuis la loi SRU : VT était réservé aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics, à l'intermodalité vélo/TC ainsi qu'aux services effectués à l'intérieur du PTU ou concourant à sa desserte dans le cadre d'une convention passée avec l'AOTU.
- Loi MAPAM : possibilité de financer avec le VT **toutes les dépenses d'investissement et de fonctionnement des actions relevant des AOM**
- Art 51 substitue le terme d'« *organisation de la mobilité* » à celui de « *transports urbains* »

PLU peut tenir lieu de PDU

(art 137, Loi ALUR)

- La loi ALUR rend facultative l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PLH et de PLU, et modernise le PLUIHD
- *Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice (article L. 1231-1 du code des transports)*
- PLU poursuit les mêmes objectifs que ceux du PDU
- PLU comprend le ou les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

art 45 : loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Cas des PDU non obligatoires

Le PLU peut tenir lieu de PDU (article 137 de la loi ALUR)

- Si une communauté de communes de moins de 30 000 habitants élabore un PLU tenant lieu de PLH
- OU**
- Si un EPCI (non soumis à l'obligation d'élaborer un PDU en application de l'article L. 1214-3 du code des transports) élabore un PLU tenant lieu de PDU
-
- Alors le PLU comprendra « ***un programme d'orientations et d'actions et, si nécessaire, des dispositions relatives à l'habitat ou aux transports et déplacements dans les orientations d'aménagement et de programmation*** »

PLU compatibles avec PRQA et SRCAE

Modification de l'article L123-1-9, Code de l'urbanisme (art 137, loi ALUR)

- **PLU tenant lieu de PDU :**

« *Les **dispositions relatives aux transports et aux déplacements** des orientations d'aménagement et de programmation et du programme d'orientations et d'actions du PLU tenant lieu de PDU sont **compatibles** avec les dispositions du plan régional pour la qualité de l'air et du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. »*

- **Consultations d'associations (ajout à l'art L123-8) :**

« ***Lorsque le PLU tient lieu de PDU**, les représentants des professions et usagers des voies et modes de transports, les représentants d'associations de protection de l'environnement [...] ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, **sont consultés, à leur demande, sur le projet** ».*

Règlement de PLU

Article L. 123-1-5 du Code de l'urbanisme (art 157, loi ALUR)

Il peut :

- imposer une densité minimale de constructions « *dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés* »
- « *préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public [...]* »

Stationnement et PLU

Modification de l'art L123-1-12 du Code de l'urbanisme (art 137 loi ALUR)

- Règlement de PLU fixe : obligations minimales **en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux**
- *« Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation »*

Stationnement et PLU (2)

Plafond d'emprise au sol pour les surfaces de stationnement affectées au commerce (titre IV, chapitre I, article 129, loi ALUR)
Entrée en vigueur 1^{er} janvier 2016

Sont déduites de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement :

- Les surfaces réservées à l'auto-partage
- Les places de stationnement dédiées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables

Inventaire des capacités de stationnement

Art L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme (art 139, loi ALUR) est complété.

- Article d'application immédiate
- Rapport de présentation du PLU « établit un **inventaire des capacités de stationnement** de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. »

Stationnement véhicules « label autopartage »

Art 51 de la loi MAPAM modifie art L. 2213-22 du CGCT

- *L'aménagement d'emplacements de stationnement pour les véhicules des personnes titulaires de la carte de stationnement (prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles) et **aux véhicules bénéficiant du label "autopartage"***

- Article 174 (loi ALUR) : création de l'article L111-5-4 du Code de la Construction et de l'Habitation (décret en Conseil d'État précisera conditions et modalités d'application)

*« Toute personne qui procède à des travaux sur des parcs de stationnement équipés de places destinées à la clientèle, [...] dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation **d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.***

Prise en compte des temps de déplacements

Art 129 de la loi ALUR modifie l'art L. 122-1-3 (Code de l'urbanisme)

- Article d'application immédiate : *en « matière de déplacements, ces objectifs intègrent **une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement** »*
- Exemple du SCOT de Grenoble : « chrono-déplacements »

Agendas d'Accessibilité Programmée« transports »

- Outil de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité adossée à une programmation budgétaire (maintien de l'échéance de 2015 avec l'obligation d'un plan patrimonial)
- Qui les élaborent ? Gestionnaires ERP ou de services de transport.
- Les « + » de l'Ad'AP transports : comporte une planification précise des travaux et des engagements budgétaires et donne un rôle de chef de file à l'AOT pour coordonner toutes les parties prenantes

Deux cas de figures :

- AOT (38 % des AOT n'ont pas adopté de SDA) peuvent élaborer directement un SDA/Ad'AP.
- Si le SDA existe, il doit être complété/actualisé pour avoir les caractéristiques d'un Ad'AP et est rebaptisé SDA/Ad'AP

Agendas d'Accessibilité Programmée « transports » (2)

- Processus de validation, d'actualisation et de suivi
- Projet de SDA/Ad'AP soumis à l'avis de la CCDSA et à la validation du préfet

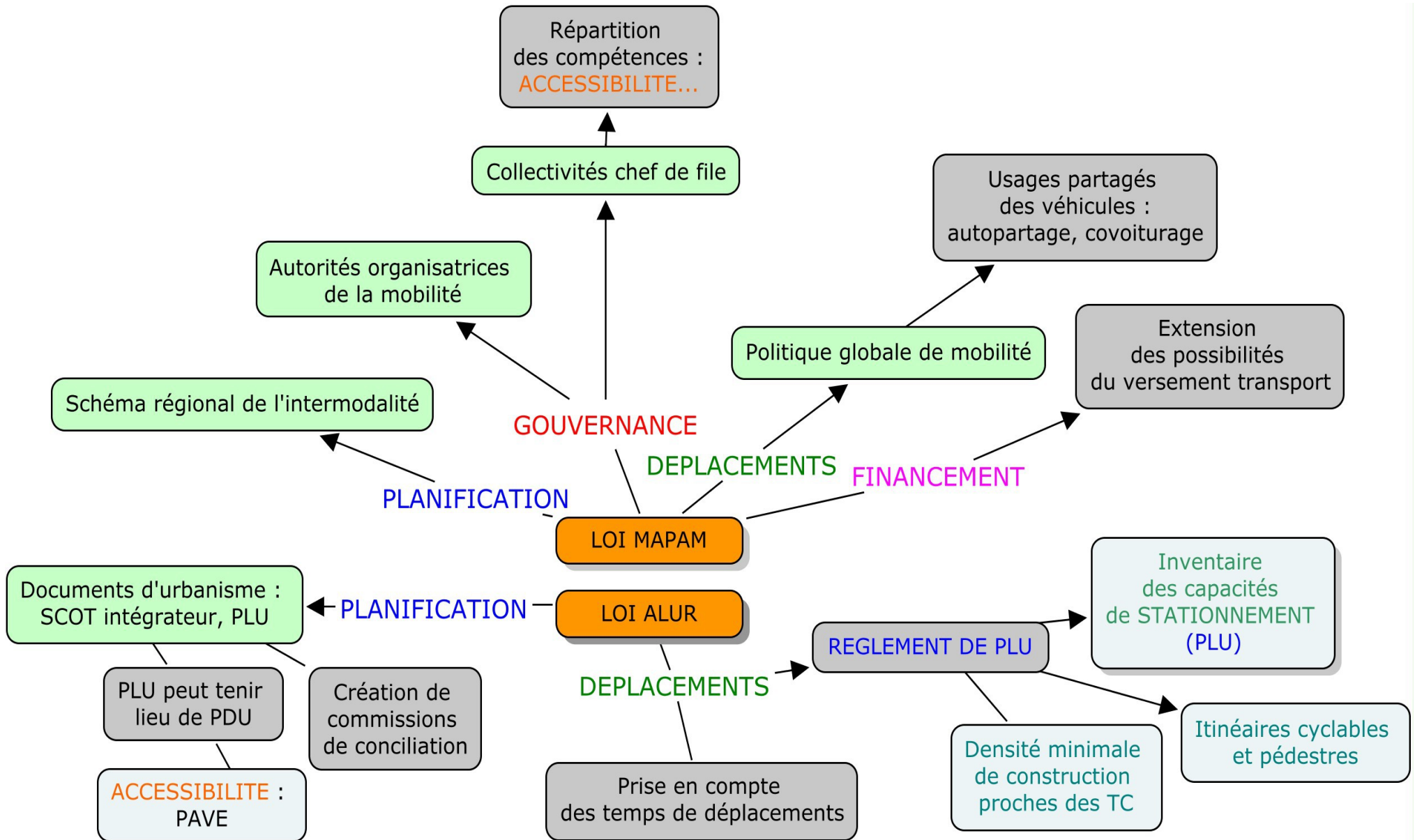
- **En fin de période :**

SDA/Ad'AP	Durée
« Transports urbains »	3 ans (maximum)
« Transports interurbains / service	2 périodes d'au maximum 3 ans
« Transports ferroviaires »	3 périodes d'au maximum 3 ans

Transmission d'un bilan au préfet et à la CCDSA et actualisation des priorités en matière de mise en accessibilité (pour tenir compte de la pression démographique et des autres évolutions)

Agendas d'Accessibilité Programmée« transports » (3)

- Création d'un comité de gouvernance du SDA/Ad'AP présidé par l'AOT (**chef de file et à ce titre convoque les parties intéressées**)
- Ce comité est composé des gestionnaires d'infrastructure, opérateurs de transport, d'usagers (quelles que soient leurs difficultés) : lieu d'échanges réguliers sur l'avancée des progrès
- Le SDA/Ad'AP comporte les **engagements de l'AOT** mais aussi les engagements des autres parties impliquées
- Si certaines des parties prenantes (notamment des gestionnaires de voirie) ne souhaitent pas prendre d'engagements, le SDA/Ad'AP doit **obligatoirement présenter l'état des discussions**





Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Merci de votre attention

Sylvie MATHON

Directrice d'études

Cerema-Dter Nord Picardie

+33 (0)3 20 49 63 52

sylvie.mathon@cerema.fr

Nathalie PITAVAL

Chargée d'études

Cerema-Dter Nord Picardie

+33 (0)3 20 49 61 07

nathalie.pitaval@cerema.fr