ÉPREUVE N° 7

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2013

Analyse d'un document

Option : Déplacements et transports

EPREUVE N° 7

Durée : 4 h
Coefficient : 4

SUJET : Autorités organisatrices de la mobilité durable

Vous êtes directeur(trice) général(e) adjoint(e) de la communauté d'agglomération de Laville en charge de la mobilité, et à ce titre avez été chargé(e) par le directeur général et le Président d'une mission de veille des évolutions législatives dans le cadre de l'acte III de la décentralisation.

Votre direction générale adjointe est composée de :

- **la direction de l'exploitation en charge de la gestion des contrats de délégation de service public des transports urbains et des parcs de stationnement ;**
- **la direction des déplacements urbains, en charge des études et du plan de déplacements urbains (PDU) ;**
- **la direction des projets, en charge des investissements.**
-

Le groupement des autorités responsables de transport (GART), après avoir œuvré pour le rapprochement des compétences « urbanisme – aménagement du territoire » et « transports », milite pour la transformation des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD).

Tout récemment, le rapport Campion consacré à l'accessibilité des personnes handicapées préconise aussi cette évolution afin de favoriser la mise en accessibilité des arrêts de bus.

Enfin, le projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale prévoit d'instituer les autorités organisatrices de la mobilité durable.

Question 1

Dans ce contexte favorable, vous rédigerez dans un premier temps une note au Président visant à mettre en évidence l'importance pour l'agglomération de s'inscrire dans la perspective de transformation de l'AOTU en AOMD afin d'atteindre les objectifs ambitieux à 10 ans du plan de déplacements urbains (PDU) de diminution de la part modale de l'automobile et de limitation de l'étalement urbain.

Question 2

Dans un deuxième temps, vous rédigerez une note au directeur général afin d'anticiper les conséquences d'une décision de l'agglomération d'opter pour une transformation en AOMD, notamment :

- **Sur les documents stratégiques et de planification de la collectivité ;**
- **Sur les relations avec les communes et les autres collectivités, ainsi qu'avec les associations, intervenant sur les nouveaux champs de compétence de l'agglomération en tant qu'AOMD ;**
- **Sur l'organisation des services.**

Barème de notation :

- **Compte rendu critique de l'analyse : 8 points**
- **Orientations prospectives : 10 points**
- **Lisibilité et cohérence du document : 2 points**

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Fiche descriptive de la communauté d'agglomération de Laville	**Page 4**
Document n° 2	Propositions du GART portant contribution à l'acte III de la décentralisation » (octobre 2012)	**Page 6**
Document n° 3	Projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale (extraits) (avril 2013)	**Page 14**
Document n° 4	Extrait du rapport « Réussir 2015 – Rapport sur l'accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics » (extraits) (mars 2013) de Madame Claire-Lise Campion, sénatrice.	**Page 23**
Document n° 5	Extrait de Transflash n° 180 « autopartage »	**Page 29**
Document n° 6	Transports publics n° 1134 (avril 2013) : « le dossier du stationnement est verrouillé de l'intérieur »	**Page 32**

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies** : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

DOCUMENT n° 1

4

Communauté d'Agglomération de Laville

Compétences de la communauté d'agglomération (liste non exhaustive) :

- Développement économique
- Aménagement de l'espace communautaire
- Transports urbains
- Parcs de stationnement d'intérêt communautaire
- Voirie d'intérêt communautaire

20 communes – 280 000 habitants, dont

- Laville 100 000 habitants
- Lacommune 40 000 habitants
- Levillage 30 000 habitants
- 7 communes de 5 000 à 15 000 habitants
- 10 communes de 200 à 3 000 habitants

Réseau de transport en commun :

- 2 lignes de tramway : 2,6 M km commerciaux annuels
- 12 lignes principales et 20 lignes secondaires de bus : 10,5 km commerciaux annuels
- 5 services de transport à la demande pour les zones peu denses
- 1 service spécialisé de transport à la demande des personnes à mobilité réduite

Fréquentation du réseau de TC (2011)

Tramway	27 324 273 voyages
Bus	12 203 250 voyages
Total	39 527 523 voyages

Stationnement en ouvrage :

- 6 parcs relais de 1 500 places, exploités par le délégataire du réseau de transport en commun
- 5 parcs en ouvrage communautaires dans la commune de Laville (2 700 places)
- 1 parc en ouvrage communautaire dans la commune de Lacommune (300 places)
- 1 parc en ouvrage communautaire dans la commune de Levillage (300 places)

Les parcs en ouvrage communautaires sont exploités par plusieurs délégataires

- 3 parcs en ouvrage communaux dans la commune de Laville (700 places) exploités par plusieurs délégataires

Stationnement sur voirie :

- 2 300 places payantes sur voirie dans la commune de Laville
- 100 places payantes sur voirie dans la commune de Lacommune
- 150 places payantes sur voirie dans la commune de Levillage

Vélo :

- Service communal de location de vélo en libre service sur la commune de Laville (20 stations, 250 vélos)
- Services communaux de location de vélo longue durée sur les communes de Laville (1 500 vélos), Lacommune (400 vélos) et Levillage (300 vélos), réservés aux résidents de chaque commune

Covoiturage :

- Service de covoiturage (site internet, 20 parkings de rencontre hors agglomération) mis en place et géré par le Conseil général

Autopartage :

- Une association créée sur l'agglomération : 25 véhicules, 9 stations, 100 membres
- Service d'autopartage de véhicule électrique créé par une société privée sur la commune de Laville, en cours d'installation : une cinquantaine de véhicules, 75 stations

Plan de déplacements

- Plan de déplacements urbains approuvés en 2004, révisé en 2011. Les objectifs :
    - Les déplacements des habitants :
        - un maintien de la mobilité globale actuelle des habitants
        - une augmentation forte de l'usage des modes alternatifs : transports collectifs et vélo, avec maintien de la marche à pied
        - une baisse sensible du trafic automobile généré par les habitants
        - une stabilité des distances parcourues
    - Les déplacements d'échange et de transit de personnes :
        - pour l'échange avec l'extérieur : poursuite de la tendance actuelle d'augmentation des personnes en échange qui constitue un facteur de rayonnement de la métropole, mais des déplacements qui sont réalisés autrement :
            - un doublement du trafic ferroviaire
            - une meilleure occupation des automobiles
            - en conséquence, une légère baisse du trafic routier d'échange
        - une hypothèse de stabilisation des niveaux actuels pour les déplacements de transit de personnes
    - Le transport de marchandises :
        - la stabilisation des trafics routiers de marchandises en lien avec le territoire métropolitain, permettant une croissance des flux de marchandises liée au dynamisme métropolitain qui sera assurée par :
            - un transfert vers les modes alternatifs à la route
            - une optimisation du remplissage des véhicules routiers utilisés
    - La sécurité des déplacements :
        - vers une vision « zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes)
    - La pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre :
        - une pollution chimique de l'air et une contribution au réchauffement climatique qui suivent les diminutions de trafics routiers et profitent pleinement des progrès technologiques des véhicules
    - Le bruit :
        - - vers une moindre exposition des populations les plus exposées au bruit des infrastructures de transport et une préservation des « zones calmes ».

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

DOCUMENT n° 2

Les propositions du GART portant contribution à l'acte III de la décentralisation

La décentralisation dans les transports publics depuis 1982

Les apports de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI, 1982) en matière d'organisation de transport public ont été incontestables. Cette loi fondatrice qui régit l'organisation des transports collectifs de personnes a affirmé le droit au transport pour tous en intégrant les problématiques d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le droit à l'information pour les usagers. Par la suite, cette loi a été améliorée par un certain nombre de textes (Loi LAURE de 1996, Loi SRU de 2000, Loi Handicap de 2005, Grenelle 1 de 2009, Loi ORTF en 2009 et Grenelle 2 en 2010) qui ont modifié les rapports entre les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) et permis le développement des politiques de mobilité.

Le droit au transport pour tous, garanti par le code des transports (article L1111-2), est concrètement mis en œuvre par les collectivités locales qui mobilisent, chaque année, environ 20 milliards d'euros répartis comme suit : 9 milliards pour l'Île-de-France, 6 milliards pour les transports urbains en province, 2 milliards pour les départements et 3 milliards pour les régions. Le GART tient à souligner l'effort financier considérable des collectivités locales en faveur des transports publics, ces dernières consacrant généralement entre le quart et le tiers de leur budget à ce poste de dépenses.

Les transports publics à la croisée des chemins

Aujourd'hui, nombre de réseaux urbains et ferroviaires sont proches de la saturation. Les besoins de financement sont colossaux. Les AOT ne peuvent plus entièrement assumer la nécessaire augmentation de l'offre. Songeons d'ailleurs au fait qu'un report modal de 10 % des déplacements en voiture individuelle entraînerait un doublement de la fréquentation des réseaux de transport public[1].

Pleinement conscients de la nécessité de poursuivre leur action en matière de mobilité durable par une meilleure prise en compte des enjeux financiers et de l'articulation des compétences, les représentants des AOT appellent au renforcement de la décentralisation. Les enjeux financiers sont de taille, mais les obstacles institutionnels, autrement dit la question des compétences, ne sont pas à minimiser.

À l'heure où nos concitoyens sont durement touchés par un renchérissement des énergies fossiles qu'aucune mesure politique ne pourra durablement enrayer, le GART réaffirme solennellement que la mobilité durable ne saurait être la variable d'ajustement budgétaire mais, au contraire, un puissant levier de l'action gouvernementale pour accompagner la transition énergétique. Les pouvoirs publics disposent aujourd'hui d'une véritable opportunité pour donner un nouvel élan aux politiques de report modal. A cet effet, il s'agira d'abord de favoriser la coordination des politiques de mobilité à l'échelon régional. Cette intégration de la chaîne des déplacements est d'autant plus centrale que les transports du quotidien (réseaux urbains, interurbains et TER) contribuent à réduire la fracture territoriale. Les travaux des législateurs devront donc être guidés par la volonté de ***fluidifier l'usage des transports publics pour nos concitoyens***. Les pouvoirs publics doivent pouvoir rendre les transports collectifs plus attractifs, plus fiables, plus performants, capables d'offrir une alternative à la voiture individuelle partout où cela est possible et au moindre coût pour la collectivité. L'objectif à terme est d'aboutir à une chaîne de déplacements intégrés. Cela ne pourra se faire qu'en renforçant l'intermodalité, en développant l'information voyageur, la tarification intégrée ainsi qu'une billettique commune à l'échelon régional.

[1] Source : CERTU.

Un État acteur et organisateur de la mobilité durable

Toute nouvelle étape de décentralisation n'est possible sans une redéfinition claire des rôles de l'État et des collectivités territoriales. À cet égard, le GART souligne qu'il ne saurait y avoir d'aboutissement dans la décentralisation sans un nécessaire retour de l'État dans l'organisation et l'articulation de la chaîne des déplacements. Cela passe à la fois par la réaffirmation de son rôle d'Autorité organisatrice de transport et des politiques qu'il entend mettre en œuvre pour engager un meilleur report modal. La promotion de l'intermodalité par le développement et le soutien apporté à l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) est aussi un enjeu important.

De plus, le rééquilibrage du soutien financier de l'État entre la route et les transports publics représente un enjeu crucial. À titre d'exemple, le GART regrette que le financement du déficit d'exploitation des Trains d'équilibre du territoire (280 M€) repose principalement sur la contribution des entreprises ferroviaires, alors que la contribution du mode routier (35 M€) reste stable et modeste. Par ailleurs, la mise en œuvre de l'écotaxe poids-lourds avec affectation des recettes à l'AFITF est urgente.

La dette de RFF dont une partie devrait être intégrée au sein de la dette publique représente une charge supplémentaire directement supportée par le mode ferroviaire. Dans ce cadre, la réforme de la gouvernance du système ferroviaire est une opportunité pour assainir ses modes de financements. l'État doit veiller à une bonne articulation entre les modes et les différents services de transport, tout particulièrement s'agissant des liaisons interrégionales par car vis-à-vis du mode ferroviaire.

Enfin, alors que le pays traverse une période économique difficile impliquant des ressources des collectivités territoriales sous contrainte, le développement de la mobilité durable implique une action forte de l'État pour pérenniser les ressources existantes des Collectivités et en trouver de nouvelles, tout particulièrement pour celles qui en sont dépourvues.

Les propositions du GART

1. Mise en œuvre d'une véritable contribution du mode routier au financement des transports publics, notamment par la mise en œuvre effective de l'écotaxe poids lourds, dont le produit sera affecté à l'AFTIF ;
2. Toute modification législative relative à l'organisation devra veiller à une meilleure articulation entre les différents services de transport et garantir une complémentarité des modes alternatifs à la voiture individuelle ;
3. Favoriser la cohérence et la coordination des politiques tarifaires pour garantir le droit au transport ;
4. Révision de la gouvernance du système ferroviaire, notamment en prévoyant de regrouper toutes les fonctions réparties actuellement entre RFF et la SNCF en matière de gestion de l'infrastructure et de réintégrer une partie de la dette de RFF dans le périmètre de la dette publique ; la responsabilité et la mise en œuvre de l'offre ferroviaire étant partagée sur le territoire national, il est indispensable d'associer l'ensemble des AO responsables du mode ferroviaire à l'élaboration des décisions stratégiques (cadencement, planification des travaux, péages, etc)
5. Pérenniser les appels à projets TCSP à toutes les AOT avec intégration du matériel roulant dans l'assiette subventionnable ;
6. Accentuer le rôle stratégique de l'État dans le déploiement de Systèmes de Transports Intelligents en transformant l'AFIMB en une autorité administrative indépendante compétente dans tous les domaines qu'englobent les STI.

Institutionnaliser la coopération en matière de mobilité

L'évolution des bassins de vie liée au développement de la périurbanisation, d'une part, et aux évolutions territoriales consécutives à la réforme de la carte intercommunale, d'autre part, se traduisent par de nouveaux besoins et usages de déplacements qui s'affranchissent de plus en plus des périmètres institutionnels de transport. Or, la segmentation actuelle des compétences ne doit pas constituer un frein à ces nouveaux besoins.

S'il existe de nombreux cadres de coopération plus ou moins formalisés en matière de mobilité, il importe de trouver des solutions pour faciliter la coopération entre AOT devant aboutir à la mise en œuvre d'un schéma directeur d'intermodalité régionale, conduit par une Collectivité « chef de file ».

Afin de faciliter les déplacements sur l'ensemble du territoire français et transfrontaliers, et de favoriser le report modal, le développement des outils nécessaires à la bonne mise en œuvre des politiques d'interopérabilité est une priorité. Pour ce faire, la mise en place d'un coordinateur serait de nature à faciliter l'interopérabilité des systèmes afin de garantir une meilleure coordination entre les différents territoires.

Sur le plan technique, cet objectif d'interopérabilité doit être atteint par la mise en œuvre d'une politique de développement des STI - notamment en matière de billettique et d'information multimodale - de façon concertée au plan national, européen voire mondial.

Sur le plan de la contribution des usagers, le GART considère que le droit au transport pour tous passe aussi par le développement d'une tarification sociale plus solidaire laquelle doit être envisagée dans le cadre d'une intégration tarifaire inter-AOT.

Les propositions du GART

1. Inscrire dans la loi la nécessité pour les AOT de tous rangs de coopérer sur le territoire régional autour de la coordination de l'offre, de l'information multimodale, de la billettique interopérable et de la tarification intégrée ;
2. Identification dans chaque région d'un « chef de file des politiques intermodales » chargé de d'élaborer un Schéma directeur d'intermodalité régionale (SDIR) permettant d'assurer cette coordination des autorités organisatrices ;
3. Généraliser les dispositifs de concertation des gares d'intérêt national aux gares d'intérêt régional, en veillant à la participation des AOT concernées et des collectivités locales en charge de l'urbanisme en application du principe « qui paie décide ».

Des Régions Autorités organisatrices de plein exercice

Depuis le 1er janvier 2002, les Régions sont chargées de l'organisation « des services ferroviaires régionaux de voyageurs ». Elles ont largement prouvé leur savoir-faire en la matière. Le bilan de la régionalisation des TER est indiscutablement positif. Le trafic TER est en croissance continue (+ 51 % entre 2002 et 2009). Depuis 2002, les régions (hors Île-de-France) financent en totalité le matériel roulant acquis par la SNCF.

La modernisation et le développement de l'offre pèse lourdement sur le budget des régions. Il est vrai que si la compensation financière de l'État a bien accompagné le transfert de compétences en 2002, celle-ci a été figée dans le périmètre d'activité initial, sans tenir compte de son nécessaire développement.

Le poids des interventions régionales n'a cessé de croître au point de représenter actuellement près du tiers des fonds alloués à cette politique. Les régions subventionnent l'exploitation (3,3 Milliards d'€ pour le TER et 1,8 Milliard d'€ pour le Transilien en 2011), l'entretien du réseau ferroviaire (3 Milliards d'€ via les CPER et les plans-rails sur la période 2007-2013, autant pour les projets de LGV liés au plan de relance), et le matériel régional (20 Milliards d'€ dont 7 milliards d'€ concrétisés depuis 2002). Inversement, l'État finance la redevance d'accès au réseau (1,5 Milliard d'€) et une part de l'exploitation diluée dans la dotation générale de fonctionnement. Le système ferroviaire régional a un coût annuel moyen estimé à près de 7 Milliards d'€.

A l'instar des AOTU et du STIF, les régions pour assumer pleinement leur rôle d'autorité Organisatrice ont besoin d'une plus grande autonomie notamment sur le plan financier en disposant d'une ressource dédiée, pérenne, dynamique participant, aux côtés de la contribution des usagers et des dotations de l'Etat, au financement du fonctionnement et d'investissement des TER. Elles doivent avoir à leur disposition les outils nécessaires au fonctionnement d'un réseau de transport tel que la propriété du matériel roulant et la possibilité *pour les régions qui le souhaitent* de pouvoir choisir leur mode d'exploitation et d'attribution.

Les propositions du GART

1. Instaurer une ressource dédiée, pérenne et dynamique pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des TER et indexer la dotation générale de fonctionnement propre à l'exploitation ferroviaire sur l'évolution de l'offre ferroviaire régionale ;
2. Faire des AOT régionales de véritables autorités organisatrices de transport en leur octroyant la possibilité – mais sans obligation –de choisir le mode d'exploitation et d'attribution de leurs contrats en matière de transport régional de voyageurs ferroviaires ou routiers en adéquation avec le règlement d'Obligation de Service Publique, (soutien du GART à une proposition de l'ARF),

10

Faire des Départements un maillon essentiel de l'offre de transports de proximité

Aux termes des articles L3111-1 et L3111-7 du Code des transports, les services non urbains, réguliers et à la demande, ainsi que le transport scolaire, sont organisés par le département. Les départements consacrent plus de 2 Milliards d'€ aux transports publics, hors Île-de-France.

Cet échelon de proximité est incontournable en ce qui concerne les transports scolaires dont il faut rappeler ici l'importance : 4 Millions d'enfants transportés chaque jour en France (2 millions pour l'urbain et 2 Millions pour l'interurbain) soit 1,44 Milliards de voyages/an dans des conditions de sécurité de très haut niveau. À ce sujet, il est important que les mesures envisagées dans le cadre de la réforme des rythmes scolaires soient concertées avec les AOT dont la consistance et les coûts des services de transports qu'elles assurent sont directement impactées par les modifications induites par cette réforme.

Les Départements sont un maillon essentiel pour offrir des transports alternatifs à la voiture individuelle en milieu périurbain, lieu où la voiture individuelle constitue encore trop souvent le seul recours. À cet égard, il convient de souligner que l'offre de transports des Départements va de pair avec leurs missions sociales.

Il est donc souhaitable de réaffirmer la compétence transport des départements. Si l'offre est majoritairement scolaire, 40 % de l'offre kilométrique correspond à du service régulier de voyageurs. Ce réseau de proximité assure le rabattement des voyageurs venant du périurbain vers les centres villes ou vers les gares.

Les propositions du GART

1. Réaffirmer le rôle des AOT départementales dans la mise en œuvre d'une offre de transport interurbain;
2. En tant qu'acteur incontournable du transport scolaire, les AOT départementales devront être partie prenante pour toutes les questions relatives aux rythmes scolaires et des déplacements scolaires ;
3. Instaurer, pour les départements, une ressource financière dédiée, pérenne et dynamique pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement en matière de transports interurbains.

11

Des AOTU aux AOMD

Au fil des années, les investissements colossaux consentis par les AOTU pour accroître l'offre de transport public ont sensiblement influencé l'évolution du report modal. Dans les dernières enquêtes ménages déplacements, on observe en effet un recul de la part modale de la voiture et une progression de celle des transports publics comme par exemple à Lille (- 5 % ; + 3 %), Lyon (- 4 % ; + 2 %) ou Strasbourg (- 9 % ; + 3 %). Ce recul de la voiture individuelle dans la part des déplacements, désormais inférieure à 50 % dans des agglomérations comme Strasbourg et Grenoble, est notable dans les grandes villes en raison de la mise en place de réseaux de transports structurés autour du tramway depuis le début des années 1990.

Pour atteindre cet objectif, les AOTU ont été incitées à planifier leurs politiques de mobilité (par le biais de PDU, plans de mobilité,...) permettant un déploiement équilibré de l'ensemble des modes de transports alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile. Ces politiques mettent en jeu plusieurs compétences (TC, voirie, circulation, stationnement, marchandises,...), réparties sur plusieurs échelons de collectivités (communes, intercommunalités plus ou moins intégrées, syndicats,...). De sorte que les marges de manœuvre des AOTU dans la réalisation des travaux d'aménagement et d'équipements sur voirie est contrainte par la segmentation des compétences. Ainsi, le pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient aux maires ; la logistique urbaine, de plus en plus prégnante dans les villes, échappe encore largement au contrôle des collectivités qui ne disposent que de peu de marges de manœuvre pour la réguler.

La politique de stationnement est également l'objet de nombreux dysfonctionnements dus, là encore, à une répartition très complexe des compétences entre acteurs. La compétence de gestion du stationnement peut appartenir à la commune ou à l'intercommunalité, tandis que le pouvoir de police du stationnement est entre les mains des maires ou, le cas échéant, entre celles du Président de communauté. Par ailleurs, Le montant des amendes, fixé nationalement indépendamment du coût horaire du stationnement, rend impossible la modulation des tarifs en fonction du type d'usagers (hors stationnement des résidents). Les sanctions apparaissent peu dissuasives dans les grandes villes (Paris, Lyon,...). De plus, le taux de fraude est élevé, atteignant plus de 80 % dans certaines grandes agglomérations.

De plus, il est nécessaire de permettre aux AOTU de se doter de compétences optionnelles leur permettant d'élargir leur champ d'action : nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage), vélos, marchandises. Ce faisant les AOTU pourront devenir de véritables Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD).

Les propositions du GART

1. Proposer la transformation, à l'échelon intercommunal, des AOTU en Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable, en les rendant compétentes en matière de réglementation du stationnement dépénalisé et décentralisé, d'aménagement de la voirie et de gestion de la circulation ;
2. Doter ces AOMD de compétences leur permettant d'élargir leur champ d'action : nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage), vélos, marchandises.
3. Réaffirmation du rôle majeur du Versement Transport dans le financement de la mobilité durable et extension de son champ d'affectation aux compétences de l'AOMD,
4. Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable les compétences nécessaires à la coordination des actions liées aux transports de marchandises, notamment en élargissant le champ d'application du droit de préemption urbain aux espaces urbain aux espaces à vocation logistique.

Les propositions du GART

POUR L'ÉTAT

1. Mise en œuvre d'une véritable contribution du mode routier au financement des transports publics, notamment par la mise en œuvre effective de l'écotaxe poids lourds, dont le produit sera affecté à l'AFTIF ;
2. Toute modification législative relative à l'organisation devra veiller à une meilleure articulation entre les différents services de transport et garantir une complémentarité des modes alternatifs à la voiture individuelle ;
3. Favoriser la cohérence et la coordination des politiques tarifaires pour garantir le droit au transport ;
4. Révision de la gouvernance du système ferroviaire, notamment en prévoyant de regrouper toutes les fonctions réparties actuellement entre RFF et la SNCF en matière de gestion de l'infrastructure et de réintégrer une partie de la dette de RFF dans le périmètre de la dette publique ; la responsabilité et la mise en œuvre de l'offre ferroviaire étant partagée sur le territoire national, il est indispensable d'associer l'ensemble des AO responsables du mode ferroviaire à l'élaboration des décisions stratégiques (cadencement, planification des travaux, péages, etc)
5. Pérenniser les appels à projets TCSP à toutes les AOT avec intégration du matériel roulant dans l'assiette subventionnable ;
6. Accentuer le rôle stratégique de l'Etat dans le déploiement de Systèmes de Transports Intelligents en transformant l'AFIMB en une autorité administrative indépendante compétente dans tous les domaines qu'englobent les STI.

POUR LA COOPÉRATION INSTITUTIONNELLE

7. Inscrire dans la loi la nécessité pour les AOT de tous rangs de coopérer sur le territoire régional autour de la coordination de l'offre, de l'information multimodale, de la billettique interopérable et de la tarification intégrée ;
8. Identification dans chaque région d'un « chef de file des politiques intermodales » chargé d'élaborer un Schéma directeur d'intermodalité régionale (SDIR) permettant d'assurer cette coordination des autorités organisatrices ;
9. Généraliser les dispositifs de concertation des gares d'intérêt national aux gares d'intérêt régional, en veillant à la participation des AOT concernées et des collectivités locales en charge de l'urbanisme en application du principe « qui paie décide ».

POUR LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT REGIONALES

10. Instaurer une ressource dédiée, pérenne et dynamique pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des TER et indexer la dotation générale de fonctionnement propre à l'exploitation ferroviaire sur l'évolution de l'offre ferroviaire régionale ;
11. Faire des AOT régionales de véritables autorités organisatrices de transport en leur octroyant la possibilité – mais sans obligation –de choisir le mode d'exploitation et d'attribution de leurs contrats en matière de transport régional de voyageurs ferroviaires ou routiers en adéquation avec le règlement d'Obligation de Service Publique, (soutien du GART à une proposition de l'ARF),

POUR LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT DEPARTEMENTALES

12. Réaffirmer le rôle des AOT départementales dans la mise en œuvre d'une offre de transport interurbain ;

13

13. En tant qu'acteur incontournable du transport scolaire, les AOT départementales devront être partie prenante pour toutes les questions relatives aux rythmes scolaires et aux déplacements scolaires ;
14. Instaurer, pour les départements, une ressource financière dédiée, pérenne et dynamique pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement en matière de transports interurbains.

POUR LES AGGLOMÉRATIONS

15. Proposer la transformation, à l'échelon intercommunal, des AOTU en Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable, en les rendant compétentes en matière de réglementation du stationnement dépénalisé et décentralisé, d'aménagement de la voirie et de gestion de la circulation ;
16. Doter ces AOMD de compétences leur permettant d'élargir leur champ d'action : nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage), vélos, marchandises.
17. Réaffirmation du rôle majeur du Versement Transport dans le financement de la mobilité durable et extension de son champ d'affectation aux compétences de l'AOMD,
18. Donner aux autorités organisatrices de la mobilité durable les compétences nécessaires à la coordination des actions liées aux transports de marchandises, notamment en élargissant le champ d'application du droit de préemption urbain aux espaces urbain aux espaces à vocation logistique.

DOCUMENT n° 3

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la fonction publique

NOR : RDFX130687L

Projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le 5 octobre 2012, devant les Etats généraux de la démocratie territoriale organisés par le Sénat, le Président de la République, parlant des collectivités territoriales, affirmait : *« Nous avons besoin d'acteurs qui soient reconnus, qui soient respectés et en même temps qui soient responsables »*. Il ajoutait : *« La démocratie locale, c'est d'abord une exigence de citoyenneté mais c'est aussi un levier de croissance »*.

Tel est le sens de la réforme de la décentralisation et de l'action publique engagée par le Gouvernement, qui vise à retrouver l'esprit du processus de décentralisation initié en 1982 sous l'impulsion du Président François Mitterrand, de son Premier ministre Pierre Mauroy et du ministre de l'intérieur, Gaston Defferre.

Cette démarche diffère des initiatives portées par les précédents gouvernements : ce n'est ni principalement un texte de transfert de compétences de l'Etat aux collectivités, à la différence de la loi du 13 août 2004, ni une tentative de spécialisation uniforme des compétences des collectivités territoriales, telle que prévue par la loi du 16 décembre 2010. Cette réforme vise à renforcer l'efficacité de la puissance publique, qu'elle soit nationale ou locale, et à améliorer la qualité du service public, en s'appuyant sur les collectivités territoriales et en clarifiant l'exercice de leurs compétences.

Cette politique doit s'appuyer sur une compréhension des enjeux auxquels notre pays est confronté, afin de proposer une meilleure articulation des objectifs et des moyens des acteurs publics locaux entre eux et avec l'Etat, au bénéfice de nos concitoyens.

La France traverse en effet des circonstances exceptionnelles. Elle connaît depuis plusieurs années une grave crise économique, sociale et politique, qui se manifeste notamment par la difficulté à accompagner nos territoires et leurs élus locaux dans la transformation de leurs innovations en croissance économique de long terme et à préserver la cohésion sociale de notre République.

Les modalités actuelles de l'intervention publique n'ont pas pu répondre à ces défis. Les réformes mises en œuvre ces dernières années n'ont pas su repenser globalement les enjeux de l'intervention publique sur notre territoire : alors que les contraintes budgétaires sont devenues plus fortes, les modalités de l'intervention publique, notamment l'articulation entre

l'Etat et les politiques locales, n'ont pas évolué. Un sentiment de défiance s'est ainsi installé entre les citoyens et leurs élus, mais aussi entre les élus locaux et l'Etat.

Notre pays a plus que jamais besoin d'une action publique efficace pour améliorer la compétitivité de ses entreprises, renforcer les solidarités entre ses territoires, ses générations.

A partir de l'ensemble de ses territoires et de ses métropoles, il doit faire émerger une nouvelle croissance économique par un soutien local aux entreprises et à leur créativité, mais aussi renforcer la cohésion nationale et l'accès aux services publics dans des territoires fragilisés par la crise, en luttant contre le sentiment de relégation d'un nombre grandissant de nos concitoyens.

Il s'agit également de participer à l'effort de redressement des finances publiques pour assurer notre souveraineté budgétaire et disposer des marges de manœuvre nécessaires au financement des politiques publiques.

Dans ce contexte, le Président de la République a posé quatre principes pour assurer une meilleure coordination des politiques nationales et locales, tout en permettant les adaptations de compétences au fur et à mesure des évolutions de notre société, sans nécessairement devoir voter de nouveaux transferts de compétences : la clarté entre l'Etat et les collectivités territoriales et entre les collectivités elles-mêmes dans l'exercice de leurs compétences respectives ; la confiance, pour restaurer le dialogue entre les partenaires de l'actions publique ; la cohérence, pour conforter la logique des blocs de compétences ; la démocratie, pour favoriser un meilleur contrôle du citoyen en développant la participation et l'évaluation.

Sur ces bases, le Gouvernement propose au Parlement d'identifier clairement les échelons pertinents de l'action publique afin d'accroître la performance de l'ensemble des collectivités publiques, participant ainsi à la réalisation d'objectifs partagés déterminants pour l'avenir de notre pays, tels que le rétablissement de sa compétitivité, condition essentielle du retour de la croissance, et le développement des solidarités.

A cette fin, aux côtés des transferts qui visent à parfaire les blocs de compétences, de nouvelles dispositions sont proposées, qui permettront de clarifier les compétences entre collectivités notamment par l'établissement de chef de file par catégories de compétences, d'ajuster leur répartition aux réalités des territoires au sein des conférences territoriales de l'action publique, enfin d'optimiser leur efficience par le pacte de gouvernance territoriale.

L'engagement des citoyens constitue un des trois piliers fondamentaux de la République aux côtés d'un Etat fort et de collectivités territoriales reconnues. C'est pourquoi la réforme soumise à la représentation nationale s'attache également à favoriser cet engagement, en ouvrant la voie à une nouvelle conception de l'action publique, plus transparente et plus confiante envers les citoyens.

Cette réforme s'organise en trois projets de loi :

- de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

- de mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires,

- de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.

Le présent projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale comprend six titres.

Le **titre premier** vise à garantir le développement solidaire des territoires.

Le **chapitre Ier** est consacré aux transports.

La **section 1** vise à accroître les compétences des régions dans le domaine des transports ferroviaires.

L'article 1er permet en premier lieu de donner davantage de compétences à la région en matière d'exploitation de lignes ferroviaires. Elle est ainsi compétente pour demander la réouverture des lignes du réseau ferré national fermées à la circulation publique ou réservées au trafic de marchandises et pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains ferrés ou guidés d'intérêt régional.

En deuxième lieu, la gestion des infrastructures peut être déléguée à des personnes qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de service de transport ferroviaire. Afin de financer ses missions, le gestionnaire d'infrastructure est habilité à déterminer et percevoir des redevances d'utilisation des lignes concernées. La compétence d'autorité organisatrice de transports est confiée aux régions pour les infrastructures dont la gestion leur a été confiée.

En corollaire de ces mesures visant à renforcer les compétences des régions dans le domaine ferroviaire, **l'article 2** prévoit la possibilité de leur transférer la propriété du domaine public ferroviaire national d'intérêt régional.

La section 2 vise à clarifier l'organisation des transports routiers.

Dans cette optique, **l'article 3** renforce la capacité des régions à mettre en place des lignes interrégionales de transports terrestres routiers de voyageurs.

Dans le cadre de la politique de développement des transports collectifs, les services réguliers de transport routier de personnes constituent une alternative aux déplacements en voiture particulière et une offre complémentaire, notamment par rapport aux services ferroviaires.

Afin de dynamiser cette alternative, il convient de donner un fondement juridique aux services réguliers non urbains interrégionaux desservant deux régions limitrophes. En effet, la compétence des régions se trouve aujourd'hui limitée au seul périmètre régional.

En revanche, dans le respect des compétences de l'Etat, les services réguliers non urbains d'intérêt national, desservant deux régions non limitrophes ou plus de deux régions, seraient autorisés par l'Etat après consultation des collectivités territoriales concernées.

Ces dispositions doivent permettre de développer l'offre de transport routier, notamment à destination des personnes à faibles ressources et en complémentarité du mode ferroviaire, en veillant à ne pas compromettre l'équilibre économique des services existants.

En outre, l'article identifie clairement l'autorité organisatrice de transport compétente sur chaque gare publique routière en organisant un transfert de ces gares à la demande.

La section 3 porte sur la création de schémas régionaux de l'intermodalité.

L'article 4 prévoit que le conseil régional, en concertation avec l'Etat, les départements, les autorités organisatrices de la mobilité urbaine situées sur son territoire et, le cas échéant, les syndicats mixtes de transports mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports ainsi que les établissements publics mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme et les gestionnaires de voirie ou d'autres personnes publiques, élabore un schéma pour définir les principes d'organisation de l'intermodalité entre les différents modes de déplacements et coordonner les services de transport public et de mobilité offerts aux usagers.

Ce schéma régional de l'intermodalité est complémentaire de l'actuel schéma régional des infrastructures de transports et ne lui est pas substitué, dans la mesure où il ne porte que sur les services de transport et d'information offerts aux usagers et leur coordination considérée dans ses différentes dimensions (complémentarité des réseaux et des services, aménagement des correspondances, cohérence de la tarification...).

L'article crée également un dispositif permettant d'assurer la mise en œuvre effective des schémas de l'intermodalité. Ceux-ci sont désormais approuvés par le conseil régional après avis favorable de la part des conseils généraux (représentant au moins 50% de la population régionale) et de la majorité des autorités organisatrices de la mobilité urbaine (représentant 50% de la population des périmètres de transport urbains concernés). Le schéma est par ailleurs arrêté par le représentant de l'Etat dans la région.

L'article 5 prévoit l'adaptation de ces schémas régionaux de l'intermodalité aux documents particuliers valables pour la Corse et les régions d'outre-mer.

La section 4 porte sur les transports aériens et prévoit, en premier lieu, l'imposition d'obligations de service public sur les liaisons aériennes intérieures à la France. **L'article 6** comporte en effet des dispositions ouvrant aux régions la possibilité de définir les obligations de service public liées aux liaisons aériennes au départ de ces aérodromes, renforçant ainsi leurs capacités d'action. Cette possibilité est également ouverte à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La section 5 prévoit un **article 7** comportant des dispositions transitoires relatives à l'entrée en vigueur des schémas régionaux de l'intermodalité et des dispositions spécifiques relatives à la ligne Nice-Digne.

Le **chapitre II** concerne le logement étudiant.

L'article L. 822-1 du code de l'éducation prévoit déjà la compétence facultative des communes et des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre relative à la gestion des logements destinés aux étudiants.

Le transfert de bâtiments existant appartenant aujourd'hui à l'Etat ou à ses établissements publics est aujourd'hui obligatoire en cas de demande d'une collectivité.

L'article 8, qui rend ce transfert facultatif, précise que les locaux transférés doivent rester affectés au logement étudiant.

Dans le cadre de leur gestion des logements étudiants, les centres régionaux des œuvres scolaires et universitaires procèdent à l'affectation des logements sur le fondement de critères nationaux (revenus mais également éloignement géographique, situation familiale, etc.). Afin de conserver une égalité de traitement entre étudiants résidant dans des territoires différents, un décret en Conseil d'Etat définira les critères minimum que doivent respecter dans tous les cas les opérateurs du logement étudiant.

Le **chapitre III** concerne les langues régionales.

L'article 9 complète l'article L. 216-1 du code de l'éducation en précisant que les activités qui peuvent être organisées par les collectivités territoriales dans les établissements scolaires hors du temps d'enseignement peuvent notamment porter sur la connaissance des langues et cultures régionales.

Le **chapitre IV** a trait aux établissements et services d'aide par le travail.

Les articles 10 et 11 procèdent à la décentralisation des établissements et services d'aide par le travail et substituent le département à l'Etat dans toutes ses responsabilités (autorisation des établissements notamment). Au-delà de la gestion d'une prestation, le département disposera ainsi d'un réel outil de pilotage de sa compétence en matière de handicap, lui permettant notamment de développer une politique d'insertion professionnelle des personnes handicapées.

Le **titre deuxième** concerne l'engagement écologique et la transition énergétique.

Le **chapitre Ier** institue les autorités organisatrices de la mobilité urbaine.

Les **articles 12 et 13** érigent les autorités organisatrices des transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité urbaine, en étendant leurs compétences au champ des transports de marchandises.

Il s'agit d'instituer des leviers permettant de développer les usages partagés de l'automobile (autopartage) et les modes actifs tels que les services de bicyclettes en libre-service, considérés comme moyens de déplacement complémentaires des transports collectifs.

La définition de l'autopartage, qui ne pouvait s'appliquer qu'à une flotte de véhicules et à des utilisateurs abonnés, est assouplie pour intégrer les situations d'autopartage entre particuliers.

Les autorités organisatrices de la mobilité urbaine peuvent ainsi délivrer le label « autopartage » en définissant des critères d'attribution cohérents avec leur politique de mobilité. Elles peuvent attribuer des places de stationnement réservées aux véhicules porteurs du label et mettre elles-mêmes en place des services d'autopartage en cas de carence de l'initiative privée.

En cas de carence de l'initiative privée, les autorités organisatrices de la mobilité urbaine peuvent mettre en place des plates-formes de rencontre pour appariements ouvertes à

tous et elles peuvent réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage, identifiés par un signe distinctif.

Enfin, l'article prévoit la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité urbaine, en cas de carence de l'initiative privée, d'organiser un service public de location de bicyclettes exploité soit en régie soit par une entreprise titulaire d'une convention avec l'autorité organisatrice.

Ce dispositif est étendu à Mayotte.

L'article 14 abroge l'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qui a instauré une définition non codifiée de l'autopartage.

Le **chapitre II** concerne l'énergie.

L'article 15 met fin aux compétences exercées concurremment par les collectivités territoriales et leurs groupements, du fait d'une double habilitation du législateur. Les modifications introduites dans le code général des collectivités territoriales permettent ainsi, en matière de production d'électricité, d'identifier une compétence communale susceptible d'être transférée à un groupement de communes. En matière de maîtrise de la demande d'énergie, ces modifications permettent de distinguer :

- d'une part, les actions de maîtrise de la demande d'énergie de réseau des consommateurs relevant de la compétence des autorités organisatrices des réseaux de distribution (i.e. les communes ou leurs groupements ou les départements), actions qui peuvent bénéficier d'une subvention du fonds d'amortissement des charges d'électrification ;

- d'autre part, les actions de maîtrise de la demande d'énergie en général (comme le financement des travaux d'isolation) relevant de la compétence partagée de l'ensemble des collectivités territoriales et de leurs groupements, lorsque la compétence a été transférée à ces derniers.

Le **chapitre III** crée une compétence de gestion des milieux aquatiques, donnant notamment aux collectivités territoriales les moyens de prévenir et de lutter efficacement contre les inondations.

L'article 16 tire les conséquences des récents événements climatiques (Xynthia notamment) et crée une compétence communale de gestion des milieux aquatiques destinée à assurer la gestion des cours d'eau, y compris non domaniaux, et le concours des communes à la gestion des risques d'inondation, deux aspects indissociables de la politique de lutte contre les inondations. Il s'agit de clarifier l'exercice de missions existantes en les regroupant en une compétence identifiée intitulée « gestion des milieux aquatiques » puis en confiant cette compétence à un niveau de collectivité.

L'article 17 comporte deux dispositions transitoires permettant d'une part de maintenir temporairement l'action de toute personne morale de droit public en matière d'entretien des cours d'eau ou de lutte contre les inondations jusqu'au 1er janvier 2016 et, d'autre part, de maintenir pendant 10 ans la gestion par l'Etat de ses digues pour le compte des communes ou de leurs groupements.

II. - L'article L. 1434-12 du code de la santé publique est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, la référence : « 5° » est remplacée par la référence : « *b* du 5° » ;

2° Au deuxième alinéa, les références : « 6°, 7°, 11° et 12° » sont remplacées par les références : « *a* du 5°, 6°, 7°, 11° et 12° ».

III. - L'article L. 5211-5 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan régional pour l'insertion des travailleurs handicapés est établi, ou le cas échéant actualisé lorsque ce schéma lui est postérieur, en tenant compte du schéma d'organisation sociale et médico-sociale relatif aux travailleurs handicapés lorsque ce schéma recense, dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article L. 312-5 du code de l'action sociale et des familles, des besoins d'insertion et de formation professionnelles des bénéficiaires d'un contrat de soutien et d'aide par le travail conclu avec les établissements et services mentionnés au *a* du 5° du I de l'article L. 312-1 du même code. »

Article 11

I. - Par dérogation aux dispositions de l'article 54, le présent chapitre entre en vigueur le 1er janvier 2015, sous réserve de l'inscription en loi de finances des dispositions relatives aux compensations des transferts de compétences prévues à l'article 53.

Lorsque le transfert de compétence prévu par le I de l'article 10 entraîne le transfert au département de la compétence d'autorisation des frais de siège social mentionnés au VI de l'article L. 314-7 du code de l'action sociale et des familles, le département est substitué à l'agence régionale de santé dans ses droits et obligations découlant de cette autorisation en cours d'exécution à la date d'entrée en vigueur du présent chapitre.

II. - Pour l'application des règles de prise en charge financière entre départements résultant de la mise en œuvre des dispositions de l'article 10, les personnes handicapées admises dans un établissement ou service d'aide par le travail mentionné au *a* du 5° du I de l'article L. 312-1 du même code au plus tard à la date d'entrée en vigueur du présent chapitre, sont réputées posséder leur domicile de secours dans le département dont relève cet établissement.

III. - Pour l'application de l'article L. 313-11 du même code, le département est substitué à l'agence régionale de santé dans ses droits et obligations découlant des contrats pluriannuels d'objectifs et de moyens en cours d'exécution à la date d'entrée en vigueur du présent chapitre.

TITRE II
L'ENGAGEMENT ECOLOGIQUE ET LA TRANSITION ENERGETIQUE

CHAPITRE Ier
LES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE URBAINE

Article 12

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1231-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 1231-1. - Dans les périmètres de transports urbains, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

« Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent les services réguliers de transport public urbain de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

« Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

« Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine. » ;

2° Après la section 3 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, il est inséré une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4
« Dispositions relatives à l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux modes de « déplacement terrestres non motorisés

« Art. L. 1231-14. - L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

« Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent délivrer un label « autopartage » aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

« Art. L. 1231-15. - Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.

« Art. L. 1231-16. - En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent organiser un service public de location

de bicyclettes. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1. » ;

3° L'article L. 1821-6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 1821-6.* - Pour son application à Mayotte, l'article L. 1231-1 est rédigé comme suit :

« *Art. L. 1231-1.* - A Mayotte, les communes ou leurs groupements sont compétents pour l'organisation des transports urbains de personnes.

« Responsables en outre, dans le ressort de leurs compétences, de l'organisation de la mobilité urbaine, ces collectivités peuvent notamment organiser l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement non motorisés prévus par la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la présente partie. » »

Article 13

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 3° de l'article L. 2213-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *3°* Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les 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 » ou porteurs du signe distinctif mentionné à l'article L. 1231-15 du code des transports. » ;

2° L'article L. 2333-68 est complété par les mots : « ou concourant au développement des modes de déplacement non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. » ;

3° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5215-20, les mots : « organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi » sont remplacés par les mots : « organisation de la mobilité urbaine au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, sous réserve de l'article L. 3421-2 de ce même code » ;

4° Au 2° du I de l'article L. 5216-5, les mots : « organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi » sont remplacés par les mots : « organisation de la mobilité urbaine au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, sous réserve de l'article L. 3421-2 de ce même code » ;

5° Au *b* du 2° du I de l'article L. 5217-4, les mots : « organisation des transports urbains au sens du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports » sont remplacés par les mots : « organisation de la mobilité urbaine au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports ».

Article 14

23

DOCUMENT n° 4

SÉNAT

Réussir 2015

Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics

établi par

Claire-Lise CAMPION
Sénatrice de l'Essonne

Parlementaire en mission auprès de Madame Marie-Arlette CARLOTTI
Ministre déléguée auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre les exclusions

mars 2013

fumées dans un espace commercial situé au rez-de-chaussée d'un bâtiment d'habitation collectif, par exemple).

Il est à noter que la Commission centrale de sécurité sur l'élaboration des normes a proposé un toilettage des textes trois ans après la création des EAS, toilettage qui semble en effet opportun pour tenir compte des aspects à la fois psychologiques et pratiques des EAS.

Enfin dans leur rapport, les inspections proposent de ne pas rendre rétroactive pour l'accessibilité la transformation juridique pour la sécurité des résidences de tourisme de la catégorie d'habitation à celle d'ERP (proposition C3). Tout en étant favorable à cette proposition, il y a lieu d'être conscient de la complexité de la situation qui va en résulter puisque des bâtiments relèveront ainsi de la réglementation sécurité d'un ERP et de la réglementation habitation pour l'accessibilité. Sans en faire une proposition, il est recommandé aux ministères du logement et de l'intérieur de se rapprocher pour simplifier la situation juridique actuelle de ces résidences.

3.4. Les transports publics, la voirie et les espaces publics

3.4.1. Les transports publics[57]

3.4.1.1. Problèmes rencontrés

Par accessibilité aux transports publics, il faut entendre :

- accessibilité aux matériels : bus, autocars, trains, tramways et avions ;
- accessibilité aux aérogares, aux gares ferroviaires et routières. Mais il s'agit, en l'espèce d'ERP, ce qui renvoie aux paragraphes précédents ;
- accessibilité des arrêts ce qui renvoie pour partie aux aménagements de la voirie.

Le fait que la date d'échéance de mise en accessibilité soit le 12 février 2015 et non le 1er janvier comme pour les ERP est un point à relever.

Comme cela a été rappelé en première partie, des progrès significatifs ont été apportés en matière de transports publics. Mais ces avancées bénéficient davantage aux résidents utilisant les transports urbains qu'aux usagers des transports péri-urbains ou interurbains. En dépit de cette mise en mouvement, les retards sont reconnus par les AOT et les professionnels[58]. En outre, lorsqu'ils existent, les programmations de travaux et les marchés de renouvellement de matériels dépassent assez sensiblement l'horizon 2015.

Pour les AOT, l'une des questions les plus préoccupantes est effectivement celle des transports interurbains et en milieu rural.

L'exemple de l'Isère est à ce titre assez illustratif. Le SDA de ce département a été adopté en 2008. Il représente un volant budgétaire de 53,4 M€ échelonnés sur 8 ans

[57] Les règles applicables aux transports sont en annexe 9

[58] Cf. données chiffrées sur les retards pris dans l'élaboration des SDA en première partie.

pour 26 lignes. Mais le nombre total d'arrêts est de 11 000 dont plus de 8 000 arrêts scolaires. Le coût moyen d'aménagement d'un arrêt étant de 20 000 €, ceci représente un montant total de 220 M€. La mise en accessibilité des cars représente 16 M€, encore s'agit-il là d'un simple aménagement des autocars existants. On voit bien là que le respect strict des textes est incompatible avec les capacités budgétaires d'une collectivité départementale fut-elle d'une relative importance.

Les responsables d'AOT considèrent ainsi que la réglementation impose deux contraintes cumulatives :

- rendre l'ensemble des transports et des points d'arrêt accessibles pour tout type de handicap ;
- organiser un transport à la demande pour les personnes handicapées qui ne peuvent en toute hypothèse, pas accéder aux transports, même lorsqu'ils sont accessibles.

Les élus constatent que de manière générale, lorsqu'un transport à la demande existe, il est systématiquement privilégié, ce qui rend de leur point de vue peu pertinente la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt. La mission a sur ce point, rencontré les élus de la communauté de communes de Voiron dont le SDA a été annulé par le Conseil d'État car le schéma prévoyait de ne pas rendre tous les points d'arrêt accessibles sans justifier en quoi une partie de ces arrêts ne pouvaient pas être aménagés. Cette décision, analysée plus en détail dans l'encadré suivant, fragilise l'ensemble des SDA conçus sur les mêmes principes et, dans un certain sens, encourage l'attentisme.

Arrêt du Conseil d'État « Communauté d'Agglomération du Pays du Voironnais »

Le Schéma directeur d'accessibilité d'un Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ne répond pas à l'objectif d'accessibilité de son réseau aux personnes handicapées, s'il prévoit la mise en accessibilité de seulement 42 % des points d'arrêts. Le coût global excessif des aménagements ne peut suffire à lui seul pour justifier la procrastination par l' EPCI.

Telles sont les leçons à tirer de l'arrêt du conseil d'État du 22 juin 2012 « Communauté d'Agglomération du Pays du Voironnais » qui confirme l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon du 1er juillet 2010.

En l'espèce, la collectivité avait adopté un schéma directeur d'accessibilité dans lequel 1030 points d'arrêts, dont 380 de lignes régulières, soit 60 % des arrêts du réseau ne seraient pas rendus accessibles dans le délai prévu par la loi.

Les motifs invoqués par l'EPCI sont essentiellement financiers, l'impossibilité technique avérée étant requise pour une centaine de points d'arrêt. Or seul ce dernier motif est prévu à l'article 45[59] de la loi du 11 février 2005 pour déroger à l'obligation de rendre les réseaux de transport collectif accessibles aux personnes handicapées.

Le Conseil d'État dans cet arrêt, a fait le choix d'une interprétation stricte de la notion d' « impossibilité technique avérée ». Elle « doit être appréciée au cas par cas, pour chaque ouvrage ou équipement en fonction de ses caractéristiques propres, et ne saurait résulter que d'un obstacle de nature technique impossible à surmonter ou qui ne pourrait être surmonté qu'au prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible le type d'ouvrage ou d'équipement considéré ».

Telles sont les leçons à tirer de l'arrêt du conseil d'État du 22 juin 2012 « Commune d'Agglomération du Pays du Voironnais » qui confirme l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon du 1er juillet 2010.

Dernière observation enfin, le fait que les autorités en charge de l'organisation des transports ne soient pas compétentes pour l'aménagement des arrêts et de leurs abords amène à des situations incohérentes. Il se peut en effet que sur une ligne de bus, l'ensemble du matériel soit parfaitement accessible mais que sur son parcours, seule une partie des arrêts et des accès le soit, leur aménagement étant de la responsabilité des communes ou intercommunalités traversées.

Compte tenu de l'ensemble de ces observations, la mission est amenée à formuler les propositions suivantes.

3.4.1.2. Propositions pour les transports publics

En ce qui concerne le matériel roulant, sauf à s'assurer que les appels d'offres pour l'attribution des marchés de transports prévoient expressément l'utilisation par les transporteurs d'un matériel aux normes d'accessibilité, la mission prend en compte la volonté des AOT et des transporteurs ainsi que les limites du tissu industriel et n'émet pas de recommandation particulière sur ce point.

Trois sujets retiennent cependant l'attention.

- *Les transports scolaires*

[59] cf. annexe 9.

En ce qui concerne les transports scolaires, la mission est attentive à ce que l'accessibilité de l'ensemble des élèves soit garantie. Ainsi, s'il est souhaitable de maintenir l'exigence d'un matériel roulant accessible, ne serait-ce que pour les élèves ou les étudiants qui sont accompagnés, l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt ne semble en revanche pas une condition impérative du succès de la mise en accessibilité des transports. Cette considération est renforcée du fait que ces points d'arrêts changent d'une année sur l'autre. Il convient cependant de faire partager cette analyse par les intéressés d'où la recommandation suivante :

30. Sous l'égide de la DMA, organiser une concertation avec l'ensemble des acteurs de la communauté éducative, les associations de personnes handicapées, les organismes de transports et les autorités organisatrices du transport scolaire pour examiner la pertinence du maintien d'une exigence d'accessibilité pour l'ensemble des points d'arrêt ne desservant que les lignes de transports scolaires.

- *Les transports à la demande*

La question des services à la demande mérite d'être abordée. Il arrive parfois de confondre plusieurs notions :

Les services publics de transport comprennent les transports réguliers et les transports à la demande lesquels peuvent prendre :

- Soit la forme de transports pour personnes à mobilité réduite (TPMR)[60]. Ces services proposent une offre complémentaire au réseau de transport existant pour des besoins ou des handicaps spécifiques (transports de personnes handicapées vers des établissements de service et d'aide par le travail par exemple). Il s'agit de transports spécifiques tels que le PAM en Île-de-France ou Optibus à Lyon ;
- Soit la forme de transports à la demande généralistes, ouverts à tous, y compris aux personnes valides, dans des zones peu denses, là où l'exploitation de lignes régulières d'autocars est trop coûteuse et ne touchant qu'une clientèle très peu nombreuse.

Les transports de substitution sont organisés en cas d'impossibilité technique avérée de rendre accessible une ligne de transport donnée. Le réseau d'autobus parisien peut à cet égard être considéré comme un réseau de transports de substitution au métro.

Mais chaque service de transport spécialisé présente en fonction des territoires et des besoins, des organisations, des périmètres administratifs, des conditions d'accès et des tarifications différenciés qu'il apparaît utile d'harmoniser, notamment pour les zones rurales dont on a vu plus haut qu'il n'était pas suffisamment tenu compte de leurs spécificités.

[60]Les services de transports spécialisés ont été inventés par le GIHP à Nancy dans les années 60 puis réglementés en 1978 en faveur de personnes dont le handicap est manifestement incompatible avec les contraintes d'exploitation.

31. Engager sous la responsabilité du ministère des transports un travail de spécification permettant d'assurer une véritable complémentarité entre les transports publics réguliers et les transports à la demande dans les zones peu denses.

- *Les transports interurbains*

Les transports péri ou interurbains rencontrent des difficultés particulières tenant au chevauchement des compétences sur la voirie et ses abords ainsi qu'à l'étendue des réseaux. La mission estime cependant que le principe d'un aménagement de l'ensemble des points d'arrêts doit être maintenu dans toute la mesure du possible. Mais cela suppose que deux conditions soient alors remplies. Afin d'en limiter le coût, il est nécessaire tout d'abord d'en prévoir l'échelonnement dans les SDA[61]. Il est ensuite nécessaire de mettre au point des solutions techniques moins coûteuses, pouvant être produites industriellement et installées aisément. Il pourrait s'agir par exemple « d'arrêts accessibles modulaires » pouvant être amovibles[62]. La mission a pu relever que de tels dispositifs existaient par exemple en Espagne ainsi qu'à Nice.

32. Pour les transports interurbains, demander au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) d'analyser, de tester et d'évaluer le coût, dans un délai de six mois, les dispositifs existants de type « arrêts accessibles modulaires » et parallèlement, d'engager avec l'Agence française de normalisation (AFNOR) un processus de normalisation de ces nouveaux arrêts.

La dissociation des compétences entre les gestionnaires de la voirie (communes, départements) et ceux du SDA ne permet pas d'assurer une maîtrise d'œuvre de la chaîne de déplacement. Les incohérences relevées pour cette raison invitent à saisir l'occasion du prochain vecteur législatif relatif à la troisième étape de décentralisation pour :

33. Transformer les Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) afin que l'autorité en charge des transports soit également compétente pour l'aménagement des points d'arrêt et de la voirie à leurs abords. En milieu rural, favoriser l'extension de la compétence des AOT à l'aménagement des arrêts et de leurs abords par convention entre les collectivités concernées.

3.4.2. La voirie et les espaces publics

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) fixe les projets envisagés en vue de rendre accessibles les circulations piétonnes, les parkings, les places, parcs et jardins. Il est élaboré, comme le SDA, en concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à

[61] Cf. développements sur les Ad'AP.

[62] Il existe des équipements de cette nature faisant appel à des matériaux en plastique dur, imputrescibles, résistants et normalisés ou encore à des modules en béton préfabriqué aisés à assembler.

Certu

Transflash

DOCUMENT n° 5

TRANS FLASH Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux

N°380 Mars 2013

29

4 Quoi de neuf ? 7 À l'écoute de 12 Biblio 13 Agenda

L'autopartage : un vrai déclencheur de multimodalité encore méconnu du grand public

Entretien avec Nicolas Louvet, directeur du bureau de recherche [6-t]

La Rédaction : Dans le cadre du Predit, vous publiez ces jours-ci, les résultats de la première enquête nationale sur l'autopartage menée par « 6t - bureau de recherche », en partenariat avec France Autopartage pour la diffusion de l'enquête et avec le soutien financier de l'ADEME. Rappelez-nous le nombre d'abonnés à l'autopartage aujourd'hui en France ? L'offre s'est beaucoup développée mais qu'en est-il de l'usage ? N'est-on pas encore sur un marché de niche ?

N.L. En France on compterait aujourd'hui vingt à vingt cinq mille abonnés à des services d'autopartage classique et environ autant à Paris. C'est cinq fois moins qu'en Suisse alors que la France pèse huit fois le poids démographique de la Suisse. Par ailleurs, l'enquête que nous avons menée indique que la moitié des répondants sont des abonnés récents (2011-2012). Ces deux arguments montrent que l'autopartage a aujourd'hui un fort potentiel de développement. Cependant vous avez raison, l'autopartage reste un marché de niche en termes d'abonnés mais aussi et surtout parce qu'il est appréhendé en termes de parts modales (nombre de déplacements par jour et par personne) alors que c'est le report modal induit qu'il faut mesurer. C'est justement parce que l'on utilise l'autopartage que 3 à 4 fois par mois (autrement dit, seulement lorsque la voiture est vraiment le mode nécessaire) qu'on se met à utiliser les transports collectifs, le vélo et/ou la marche tous les jours ou presque. Ainsi, de par la flexibilité qu'il offre, l'autopartage est aujourd'hui l'un des maillons fondamentaux du cocktail transport. *(suite p. 2)*

Parole d'acteur

Jean-Baptiste Schmider, France Autopartage

« Le principal intérêt de cette enquête, c'est d'apporter des éléments chiffrés sur des phénomènes que nous pressentions. Je retiens deux enseignements majeurs : d'abord le levier que constitue l'autopartage dans la démotorisation des ménages et la réduction de l'usage de la voiture. Sachant qu'une voiture en autopartage remplace jusqu'à huit voitures particulières on entrevoit aisément les potentiels en matière d'économie d'espace (stationnement, circulation...). .../...

En page 3 : le nombre du mois...

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

.../... L'autre élément marquant est l'impact fort des stations sur voirie pour faire connaître l'autopartage et ainsi passer d'un service confidentiel à un service bien connu du grand public.

Concrètement en termes plus opérationnels, les résultats de l'enquête confirment la conviction qu'il faut poursuivre nos efforts pour intégrer davantage nos services et aller vers un réseau national. Par ailleurs, cela nous invite aussi à renforcer le volet communication. Ce n'est pas un hasard si la France n'est pas particulièrement en avance en matière d'autopartage, il y a à développer une offre de proximité, rendre visible le service, attirer une nouvelle clientèle... en un mot rentrer dans un cercle vertueux pour offrir une alternative modale complémentaire aux TC.

J'observe enfin que les usagers ne sont pas réellement prêts à payer plus cher pour disposer de véhicules électriques, par contre ils sont prêts à le faire pour un service en trace directe. Outre les questions de coût et de rééquilibrage des stations, il me semble que la trace directe correspond à des trajets en centre urbain dense, de moins d'une heure, et d'une grande flexibilité. On est dans des déplacements instantanés type vélo en libre service ; j'ajouterai qu'on méconnaît aujourd'hui l'impact de la trace directe sur la démotorisation des ménages et les complémentarités qui peuvent se jouer avec les TC et les modes actifs. L'autopartage en boucle permet plutôt de réaliser des déplacements dans le périurbain, sur des durées plus longues (cinq à six heures en moyenne) et apporte une vraie garantie quant à la réservation. Ces deux services correspondent à des usages différents. »

L.R. **D'après votre enquête, quel est le « profil type » de l'autopartageur ?**

N.L. D'abord on observe que les abonnés à l'autopartage sont majoritairement des « automobilistes contraints à l'usage des TC » c'est-à-dire que naturellement ils préfèrent utiliser la voiture mais ils ont dû y renoncer du fait des contraintes de stationnement notamment. Pour eux l'autopartage est une vraie alternative positive que leur proposent les élus. Les autopartageurs sont aussi des « comparateurs de temps » c'est-à-dire des usagers multimodaux qui optent au cas par cas pour le mode le plus efficace.
Le profil classique de l'autopartageur est un résident de centre urbain dense, appartenant à une catégorie socioprofessionnelle supérieure. C'est relativement logique car, à l'heure actuelle, il faut être informé et initié pour savoir que l'autopartage existe et utiliser ce service. En revanche et contrairement à une idée reçue, les autopartageurs sont indifféremment des ménages avec ou sans enfants : les opérateurs ont su s'adapter à cette clientèle familiale.

L.R. **Pour quels motifs vient-on à l'autopartage ? Avez-vous identifié des moments dans la vie plus propices au passage à l'autopartage ?**

N.L. On vient à l'autopartage pour des motifs financiers : un tiers des répondants à l'enquête sont passés à l'autopartage au moment où il était nécessaire de changer de voiture, moment privilégié pour s'interroger véritablement sur le coût réel de la voiture. On s'abonne aussi à l'autopartage à certaines étapes marquantes de la vie : pour les moins de 30 ans, les déménagements ; pour les 30 - 44 ans, l'arrivée d'un enfant et donc la possibilité d'utiliser une voiture selon les besoins... Enfin, nous observons clairement que les jeunes vont vers l'autopartage comme vers les autres modes, ils sont multimodaux et l'autopartage fait naturellement partie de leur cocktail mobilité. Autrement dit, si les comportements des nouvelles générations sont des signaux importants, l'autopartage devrait devenir un mode comme un autre...

L.R. **Vous soulignez dans l'étude que l'autopartage est « une offre évidente en centre urbain dense ». Est-ce à conclure que le service ne serait pas pertinent ailleurs, dans les banlieues par exemple, en tout cas dans le contexte actuel ?**

N.L. Quand je dis que l'autopartage est une offre évidente en centre urbain dense, j'entends par là qu'il serait anormal qu'elle n'y soit pas. Sur ce territoire, le terreau est très favorable : des contraintes à la voiture (stationnement...) et de nombreuses alternatives modales, ce qui renvoie parfaitement au profil de la clientèle de prédilection de l'autopartage que je citais précédemment. Il faut y aller étape par étape. Si à mon sens l'autopartage dans sa forme classique n'a pas de pertinence en milieu périurbain, il faut bien entendu prévoir de développer l'autopartage en suburbain dès lors que les conditions de réussite sont réunies : contrainte à la voiture et modes alternatifs efficaces.

L.R. **L'autopartage joue-t-il un rôle clef dans la démotorisation et la réduction de l'usage de la voiture particulière ?**

N.L. Oui l'autopartage joue un rôle dans la démotorisation des ménages : avant d'être abonnés, environ un tiers ne possédait pas de voiture alors qu'ils sont trois quarts à ne pas posséder de voiture après adhésion. Alors que les précédentes enquêtes estimaient qu'une voiture en autopartage remplaçait entre 3,5 et 6 voitures particulières, notre enquête montre qu'une voiture en autopartage remplacerait huit voitures particulières ! Cependant cette démotorisation résulte aussi de changements de comportements imputables à d'autres événements comme un déménagement, un changement dans la composition du ménage... On constate également une baisse de l'usage de la voiture : le nombre de kilomètres parcourus au total en voiture (particulière et louée en autopartage) diminue de 178 kilomètres par mois pour l'ensemble des répondants à l'enquête soit une baisse de 41 %, sans qu'elle ne soit compensée par l'achat ou l'usage d'un deux-roues motorisé par exemple. De plus, même l'usage complémentaire de location traditionnelle et du taxi baisse. Autrement dit, la diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture au global est supérieur à ces 41 % !

L.R. L'enquête nous enseigne que l'autopartage permet du report modal vers l'ensemble des mobilités alternatives. Pouvez-vous nous en dire plus ?

N.L. C'est en effet un point fort de l'enquête : après adhésion à l'autopartage, le nombre d'usagers utilisant la voiture particulière comme conducteur diminue fortement (de 76 %) et bénéficie à l'ensemble des modes : l'usage quotidien des transports en commun mais aussi du vélo et de la marche est en hausse. L'autopartage est donc un levier particulièrement intéressant car l'effet report touche tous les modes et pas seulement les TC, lesquels doivent d'ailleurs faire face à des problèmes de saturation et de raréfaction des capacités d'investissements.

L.R. Malgré ce rôle fort de l'autopartage dans la distanciation à la voiture, quel est l'impact de ce phénomène alors que dans le même temps l'Insee constate une domination persistante de la voiture ?

N.L. Tout d'abord dans les centres urbains des grandes agglomérations, on observe un recul de l'usage de la voiture. Ensuite les services d'autopartage s'implantent actuellement dans les centres urbains. Il est trop tôt pour quantifier l'impact de l'autopartage mais des signaux faibles assez intéressants pour l'avenir apparaissent déjà : hier les jeunes s'émancipaient avec une voiture, aujourd'hui c'est avec un smartphone.

L.R. Et pour l'avenir, quelles sont les perspectives ? À quoi aspirent les autopartageurs ?

N.L. Un premier enjeu est de faire connaître l'autopartage, souvent confondu avec le covoiturage, pour favoriser son déploiement. Il s'agit de passer d'un mode d'initiés à un mode plus « populaire » en créant un cercle vertueux : une offre plus abondante (multiplication des stations) rend l'autopartage plus visible, et draine de nouveaux abonnés ce qui alimente la croissance de l'offre... dans l'idée finalement de créer de nouveaux réflexes de mobilité chez les usagers, d'intégrer l'autopartage dans les schémas de pensée. Le second enjeu est de tendre vers un réseau national de telle sorte qu'un abonnement dans une ville permette d'utiliser le service d'autopartage d'une autre ville. C'est l'un des axes de travail de France Autopartage. Parallèlement partout où l'autopartage apparaît pertinent il conviendrait que l'offre se développe.
L'enquête nous enseigne aussi que les abonnés aspirent à des services en trace directe (laisser sa voiture dans une autre station que celle de départ) pour le coté « pratique » et d'ailleurs ils sont prêts à payer plus cher pour cette prestation. Pour autant, répondre à cette demande se révèle néanmoins coûteux en termes de régulation.

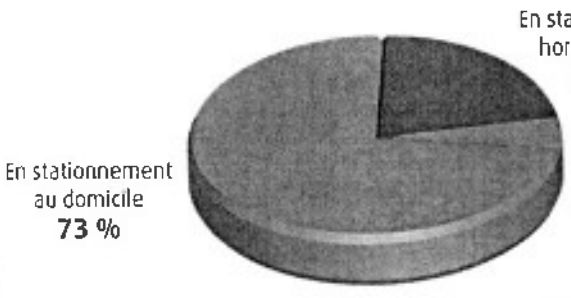
L'étude sera prochainement téléchargeable sur : http://ena.6t.fr/

■ *Contacts : nicolas.louvet@6t.fr - jbschmider@autotrement.com*

Le nombre du mois...

Dans les grandes agglomérations françaises, une voiture est stationnée 95 % du temps

Temps de circulation et temps de stationnement des voitures dans les grandes agglomérations françaises



Source : EMD standard Certu

Commençons par deux constats :
– l'augmentation progressive de la motorisation des ménages ;
– le recul de l'usage de la voiture observé dans les grandes agglomérations françaises depuis le milieu des années 2000.

Il en résulte un phénomène aberrant économiquement et problématique en matière d'occupation de l'espace public : dans les grandes agglomérations, les voitures sont immobiles 95 % du temps. Dans les villes-centres, un jour donné, 30 % à 40 % d'entre elles ne servent pas !

Faut-il voir le verre à moitié vide (la praticité de la voiture en possession est plus forte que tout) ou le verre à moitié plein (ce phénomène est sans doute une étape nécessaire vers le développement de la voiture servicielle, de type covoiturage et autopartage) ?

Cette question a d'ailleurs été largement débattue à la RSTT Stationnement de Lille les 7 et 8 février (voir page 8).

■ *Contact : **Certu** - Régis de Solere - regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr*

DOCUMENT n° 6

Le dossier du stationnement est verrouillé de l'Intérieur

L'hypothèse d'une hausse du PV de stationnement à 35 euros lancée par Matignon a mis au grand jour la question sulfureuse du stationnement et de la réforme réclamée par certains élus pour mieux articuler leur politique locale de déplacements et d'aménagement urbain. Ce transfert de compétences ne figure pas dans le projet de loi de décentralisation qui sera en conseil des ministres le 10 avril. Pourquoi ? Le blocage viendrait de l'Intérieur... Manuel Valls l'a dit à demi-mot au micro de *RTL* : c'est non.

Bourde des conseillers techniques de Matignon ou coup de pied dans la fourmilière ? Quelques lignes dans le discours de Jean-Marc Ayrault proposant une augmentation de l'amende de stationnement pour financer le métro du Grand Paris le 6 mars et un chiffre – 35 euros – lancé lors d'un point presse par ses conseillers techniques ont suffi à mettre le feu aux poudres et provoquer une levée de boucliers du lobby automobiliste. Rien de bien étonnant. Plus surprenante en réalité est la réponse du ministre de l'Intérieur le 14 mars, au micro de *RTL* interrogé sur un éventuel passage du PV de stationnement de 17 à 35 euros (montant qui le situerait alors dans la moyenne européenne - lire l'encadré) : *«Beaucoup de pistes sont à l'étude, j'invite uniquement à la prudence notamment vis-à-vis de ceux qui sont encore obligés de prendre la voiture*, a répondu Manuel Valls. *Très souvent, certaines mesures sont prises sans forcément tenir compte des difficultés qu'éprouvent les banlieusards. Eux sont obligés d'utiliser leur voiture»*, a poursuivi l'hôte de la place Beauvau. L'ancien maire d'Evry (Essonne) serait donc défavorable au doublement du prix de l'amende forfaitaire. Officiellement pour défendre les banlieusards, notamment ceux dont les déplacements vers la capitale sont, il est vrai, pas toujours faciles. Mi-février déjà, il avait émis des doutes sur la fermeture à la circulation des voies sur berges parisiennes décidée par Bertrand Delanoë. Mais est-ce la seule préoccupation du ministre de l'Intérieur ? Selon des sources proches du dossier, si Manuel Valls se montre récalcitrant, c'est parce que ses services, notamment la Direction générale des collectivités locales (DGCL), freinent des quatre fers. Sollicité par *Transport Public*, le directeur de la DGCL, Serge Morvan, n'a pas répondu. La conseillère à l'action territoriale non plus. Pourquoi ça bloque ? Parce que derrière l'idée d'une hausse des amendes de stationnement se pose la question sous-jacente de sa décentralisation et de sa dépénalisation. Un serpent de mer qui a fait l'objet de deux rapports parlementaires (celui de Christian Philip en 2003 et celui de Louis Nègre en 2011) classés sans suite. La question aurait pu resurgir dans le texte de loi de Marylse Lebranchu sur l'acte III de la décentralisation. Raté.

La dépénalisation du stationnement entrainerait l'instauration d'amendes de stationnement à la carte selon les villes.

Plus de 40 millions de cagnotte pour l'Intérieur

La décentralisation du stationnement, c'est-à-dire le transfert de la compétence à des autorités organisatrices de mobilité durable (AOMD) pour en faire l'un des maillons de leur politique de déplacements et d'aménagement urbain, est en effet absente du projet de loi qui sera présenté le 10 avril en conseil des ministres. Quant à la dépénalisation également prônée dans les deux rapports, elle entraînerait l'instauration d'amendes de stationnement à la carte selon les villes : le choix se ferait au niveau communal ou intercommunal de moduler les prix des amendes en fonction de la taille de la ville, de la vocation d'une rue, de l'heure, etc. Actuellement, l'amende relève du droit pénal, ce qui entraîne l'unicité du tarif du PV sur tout le territoire français. Et derrière cette pénalisation se cache une petite cagnotte et un pouvoir auxquels la Direction générale des collectivités locales n'est visiblement pas prête à renoncer : en effet, quand un PV de stationnement est dressé, s'il est payé (dans 50% des cas), le montant recouvré est centralisé par le centre de traitement des amendes de Rennes qui reverse cet argent aux collectivités locales, et en Ile-de-France au Syndicat des transports. Amputé de 20% prélevés par l'Etat pour frais de gestion. Le produit de cette dîme revient au ministère de l'Intérieur dont dépend la DGCL. Soit 20% des 54 millions d'euros d'amendes recouvrées + 160 millions du produit des radars, selon les chiffres fournis par le Groupement des autorités responsables de transport (GART). Ce qui donne 42,8 millions

ROLAND RIES, PRÉSIDENT DU GART

«Nous nous sentons soutenus dans notre démarche p

Cela fait plus de quinze ans que le GART réclame la dépénalisation et la décentralisation, au niveau des agglomérations, du stationnement. Un combat qui s'est heurté jusque-là à une fin de non-recevoir de la part du gouvernement. Mais la récente prise de position du Premier ministre pourrait changer la donne. C'est ce qu'espère Roland Ries, président du GART.

Que vous inspire la levée de boucliers après l'annonce faites par le Premier ministre ?

Je vais être clair : je pense que Jean-Marc Ayrault a pris un peu le dossier par le mauvais bout. Il ne s'agit pas simplement d'augmenter le niveau des amendes de stationnement. Il s'agit de donner la possibilité aux autorités organisatrices locales de gérer leur espace public à leur convenance. Les communes ont déjà la possibilité de fixer elles-mêmes les tarifs de stationnement. En général, ce sont des tarifs différenciés en fonction des zones : plus cher dans le centre-ville et moins dans les couronnes périphériques. Ce qui manque aujourd'hui, c'est que les collectivités soient responsables aussi de la gestion des infractions aux règles d'utilisation de l'espace public. Et en particulier les amendes de stationnement. Il est déraisonnable de continuer dans la voie actuelle, à savoir une infraction de nature pénale avec dans tout le pays un même niveau d'amende. Ce n'est pas la même chose d'être en infraction dans une grande ville où le tarif du stationnement est à 3 ou 4 euros de l'heure ou dans une petite ville comme Tulle, par exemple, où ce niveau tourne autour de 1 euro. On gagnera en efficacité le jour où les autorités organisatrices pourront gérer le stationnement dans toutes ses dimensions : la fixation des tarifs, le contrôle et l'encaissement des amendes dont le produit sera en principe affecté au financement des transports publics. C'est une très vieille revendication du GART. Le Premier ministre a proposé une avancée mais ses propos ont été mal interprétés par la presse qui a évoqué une amende à 35 euros. Nous avons fait travailler des spécialistes sur ce sujet qui sont arrivés à la conclusion que, pour qu'une amende soit dissuasive, son niveau doit être au minimum huit fois supérieure à celui de la tarification du stationnement. Si on est en dessous, il y aura toujours des gens qui feront un calcul de probabilités et préfèreront prendre le risque d'une amende plutôt que de payer leurs stationnement.

d'euros par an sur lesquels la place Beauvau n'est pas prête à s'asseoir. *«Ce n'est pas tant l'argent que perdrait la DGCL qui chiffonne mais la perte de pouvoir, il y a une énorme réticence au changement»*, constate-t-on au GART.

Dans les caisses de Bercy

«Si on réforme le stationnement, il n'y a pas de conséquences financières négatives pour l'Etat, martèle le GART, *puisque s'agissant d'une service public local, le système dépénalisé sera soumis à la TVA, ce qui signifie que 20% des recettes de stationnement seront immédiatement encaissées par l'Etat pour son compte»*. Oui, mais ces 20% sous forme de TVA iraient directement dans les caisses de Bercy et non plus dans celles de la DGCL. Voilà pourquoi la réforme du stationnement réclamée à cors et à cris par les élus du GART de tous bords, ceux des grandes villes (AMGVF) et des villes moyennes (FVM), est bloquée. *«Avec la décentralisation et la dépénalisation du stationnement, la DGCL a trois craintes*, explique un proche du dossier: *perdre ces 20% perçus sur les recettes des amendes (lorsque l'amende est majorée pour non-paiement, l'Etat garde tout), ne plus savoir comment occuper l'armée de fonctionnaires du centre de Rennes, et perdre le retour sur investissement des millions d'euros injectés dans le développement du système de PV électronique si les élus locaux décident de déléguer à des opérateurs privés la gestion de leur stationnement»*. Le rapport Nègre propose de conserver le système de PV électronique développé par l'Etat, quel que soit l'opérateur local (régie ou société privée). Et pour lever l'obstacle de Rennes de conserver le traitement des amendes dans la capitale bretonne.

65% de fraude

Pourquoi réformer le stationnement ? Parce que visiblement, il fonctionne mal. Outre la recherche de nouvelles ressources financières pour les collectivités locales privées cette année de 2,5 milliards de dotations d'Etat, le sytème a mal vieilli. En 2005, les Inspections générales des Transports, de l'Intérieur, des Finances et de la Justice (citées dans le rapport Nègre) critiquaient déjà la *«verbalisation effectuée de manière obsolète, la chaîne de traitement des PV opaque et lente»*. En 2009, la Cour des comptes remettait le couvert soulignant l'impossibilité de déterminer le nombre d'amendes annuelles émises en France, l'opacité des acteurs administratifs qui rend la répression du stationnement peu compréhensible pour le citoyen. *«Pas surprenant que celui-ci ait la conviction que le système est arbitraire et inéquitable, conçu dans le seul but de taxer l'automobiliste»*, insiste le rapport Nègre. Seuls 35% des automobilistes français paient leur stationnement sur voirie, le pourcentage est encore plus faible à Paris, et le taux de recouvrement des amendes de stationnement est de

Premier ministre»

Ce sont en effet les conseillers techniques de Jean-Marc Ayrault qui ont évoqué un niveau d'amende à 35 euros et pas le Premier ministre. Mais le fait que ce dossier soit repris au plus haut niveau de l'Etat doit vous réjouir, non ?

Absolument. Il était important qu'il débloque ce dossier et qu'il donne un signe montrant que la décentralisation et la dépénalisation sont non seulement possibles mais souhaitable. Simplement, il ne faudrait pas les réduire à l'idée qu'on va automatiquement et mécaniquement augmenter le niveau des amendes.

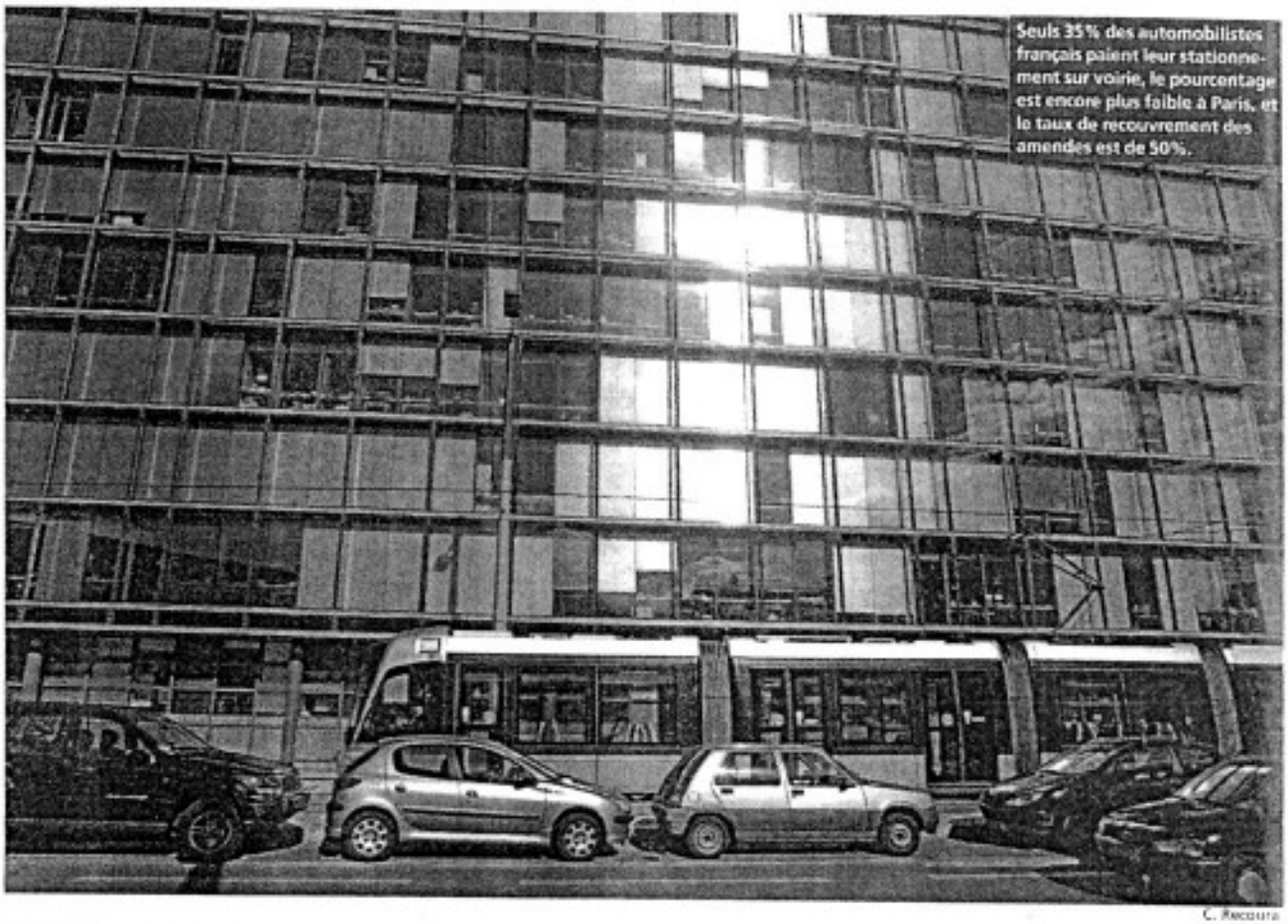
Sur le sujet dépénalisation-décentralisation, vous espériez qu'il soit dans l'acte III de la décentralisation. Ce n'est pas le cas. Est-ce que vous avez préparé des amendements et quelles solutions ?

Nous en avons parlé avec Marylise Lebranchu et avec ses services. Pour l'instant, nous n'avons pas réussi à l'intégrer dans l'acte III de la décentralisation. Mais, depuis les propos du Premier ministre, nous nous sentons soutenus dans notre démarche et nous présenterons des amendements en ce sens à l'occasion de la discussion parlementaire.

Vous vous sentez soutenus par le Premier ministre, mais est-ce le cas pour le reste du gouvernement ? Il semblerait que le ministère de l'Intérieur freine des quatre fers, pouvez-vous le confirmer et que répondez-vous ?

Je confirme que c'est la DGCL qui bloque le dossier, pour des raisons que je ne comprends pas totalement. Pendant longtemps, au GART, on a cru que c'était Bercy qui était opposé à cette mesure. Mais depuis que le ministère des Finances a compris qu'il ne perdrait pas de recettes et même qu'il pourrait en gagner plus avec la TVA, nous avons de sa part une neutralité bienveillante. Mais on peut penser que la volonté d'un Premier ministre devrait s'imposer à une strate administrative comme la DGCL.

Propos recueillis
par Robert Viennet



Seuls 35% des automobilistes français paient leur stationnement sur voirie, le pourcentage est encore plus faible à Paris, et le taux de recouvrement des amendes est de 50%.

C. Recoura

50% (70% avec les PV électroniques car il y a moins d'erreurs de transcription des plaques d'immatriculation). *«Même en Italie, on fait mieux !»*, ironise Louis Nègre.

«Pas forcément une hausse du prix du PV»

«Cette réforme n'implique pas forcément une hausse du prix des amendes. Au contraire, s'ils en ont le pouvoir, certains maires décideraient sans doute de l'abaisser pour mieux coordonner le ratio entre le tarif de stationnement et le montant de l'amende : à Paris, cela vaut presque le coup de ne pas payer son stationnement à 3,60 euros de l'heure et risquer au pire une amende de 17 euros. A Laval par exemple, à 1 euro de l'heure, l'écart est plus fort», insiste le GART. Dans son rapport, Louis Nègre propose d'ailleurs que le montant de l'amende soit modulé entre 8 et 35 euros pour mieux coller aux réalités des tarifs de stationnement appliqués dans les agglomérations : *«17 euros, c'est insuffisamment incitatif pour les grandes agglomérations mais excessifs pour les villes de taille moyenne ou petites»*, peut-on lire. *«Il faut laisser aux élus locaux, plus proches du terrain, le droit de fixer le tarif des amendes pour mettre en cohérence le stationnement de surface et souterrain et leur politique de mobilité»*, renchérit Christian Pierret, président de la Fédération des villes moyennes et maire de Saint-Dié (Vosges). En attendant, le débat a viré à la seule polémique autour des 35 euros. Tactique politique délibérée ? *«Nous allons introduire un amendement lors de la première lecture du texte de la loi Lebranchu»*, prévient Louis Nègre. Cet amendement consiste à transformer la nature de l'amende : *«Aujourd'hui, c'est une taxe d'occupation du domaine public, demain, ce serait une redevance pour service rendu assortie d'une TVA dont le produit reviendrait toujours à l'Etat»*, explique le sénateur UMP. Aura-t-il plus de chances qu'en 2010 lorsqu'il a tenté de forcer le passage dans le cadre de la loi Grenelle 2 ? Cette fois, le gouvernement ne pourra pas lui commander un rapport comme lot de consolation, il est déjà écrit.

Nathalie Arensonas