

- Actualité P.1
- Principales dispositions du projet de loi P.1
- Autres principales dispositions P.2

Actualité

Après un dernier round de concertation la version du 7 mars du projet de loi de décentralisation et de réforme de l'Etat est désormais connue. Elle est en cours de transmission au Conseil d'Etat. Il est prévu qu'elle soit présentée en Conseil des Ministres le 10 avril prochain. Ensuite, ce projet sera examiné en première lecture au Sénat fin mai - début juin. [\[lien\]](#)

Les principales dispositions du projet de loi

Nous présentons ci-après les principales dispositions. A noter que le projet de loi a très peu évolué depuis la version du 11 février 2013. Les évolutions les plus significatives sont mentionnées. Deux principales dispositions concernent spécifiquement les agglomérations :

- les schémas régionaux de l'intermodalité dont les Régions sont les chefs de file,
- la compétence « autorité organisatrice de mobilité durable » et la création des Métropoles.

Schémas régionaux de l'intermodalité [Art. 8]

Le 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...). Concernant la mise en œuvre effective, ils sont désormais approuvés par le conseil régional après avis favorable de la part des Départements (représentant au moins 50% de la population régionale) et de la majorité des autorités organisatrices de la mobilité urbaine durable (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.

Initialement envisagée, la création d'un syndicat mixte de la mobilité ne figure plus dans le projet de loi. Par ailleurs, il était aussi proposé que le schéma régional de l'intermodalité se substitue au SRIT en portant également sur les infrastructures. Les modalités de validation sont inchangées.

Autorités organisatrices de mobilité durable [Art. 32-33] (une compétence des Métropoles)

Les autorités organisatrices des transports urbains sont érigées en autorités organisatrices de la mobilité urbaine durable (AOMD), en élargissant le champ des transports de personnes, et en étendant leurs compétences au champ des transports de marchandises et de logistique urbaine. Il s'agit par ce biais d'intituler des leviers permettant de développer les usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage) et les modes actifs tels que les services de bicyclettes en libre-service, considérés comme moyens de déplacement complémentaires des transports collectifs.

Métropole [Art. 96-98]

Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui forment un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 500 000 habitants sont transformés en Métropole. Cette transformation est prononcée par décret. Elles exercent de plein droit en lieu et places des communes le développement économique, social et culturel dont le tourisme, l'aménagement de l'espace métropolitain, la politique locale de l'habitat, la politique de la ville, la gestion de services d'intérêt collectif, la protection et la mise en valeur de l'environnement et la politique du cadre de vie. Par convention, la Métropole peut exercer des compétences déléguées de l'Etat et du Département. La métropole peut, à sa demande, se voir transférer par l'Etat, outre de grands équipements et infrastructures, la compétence relative au logement étudiant.

Merci de nous faire connaître vos souhaits concernant cette lettre !

Contactez-nous à :
contact@mouvable.fr
Site internet :
www.mouvable.fr

Mouvable
Hôtel de CUB
Esplanade Charles de
Gaulle
33076 Bordeaux Cedex

Téléphone et Fax :
05.56.24.43.93

Financement: comme annoncées, les questions de financement sont reportées dans la loi de finance 2014. Deux principales dispositions émergent : le versement transport interstitiel notamment pour financer l'intermodalité, et la dépenalisation des amendes de polices, évoquée pour le financement du Grand Paris en complément de la taxe sur les bureaux.

Autres principales dispositions

Gouvernance territoriale

Haut conseil des territoires [Art. 5]

Il fonde le dialogue entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il vise à assurer la cohérence des différentes politiques publiques associant l'Etat et les collectivités territoriales. Force de proposition, il pourra donner son avis sur les projets de loi relatifs à l'organisation des collectivités territoriales ainsi que sur toute proposition d'acte législatif de l'Union européenne ayant un impact sur les collectivités territoriales.

Conférence territoriale de l'action publique [Art. 47]

Les conférences constituent l'espace de discussion de référence au niveau local entre l'Etat et les différentes catégories de collectivités territoriales ainsi qu'entre ces dernières. Elles doivent permettre aux acteurs locaux de renforcer en leur sein la coordination des politiques publiques nécessaire à leur optimisation.

Pacte de gouvernance territoriale [Art. 54-55]

Le pacte permet la clarification des compétences entre collectivités et EPCI. Il est composé de schémas d'organisation sectoriels, destinés à déterminer les niveaux d'intervention des acteurs locaux.

Renforcement des compétences des Régions :

Transport ferroviaire [Art. 5]

Le rôle des Régions est renforcé dans le domaine ferroviaire. Le champ de compétence est étendu en matière d'exploitation de lignes ferroviaires régionales (réouverture de ligne, exploitation). Une redevance d'exploitation permettra d'en financer la maintenance. Les Régions seront AOT sur ces voies transférées.

Précédemment envisagé, la pleine maîtrise de la politique tarifaire des trains régionaux n'est plus confiée aux Régions. Les dispositions relatives aux Trains d'Equilibre du Territoire sont retirées.

Transports routiers [Art. 7], Transports aériens [Art. 8]

Les Régions pourront ouvrir des lignes interrégionales de transports terrestres routiers de voyageurs. L'Etat pourra autoriser, après consultation des Régions concernées, des services routiers réguliers non urbains desservant deux régions non limitrophes ou plus de deux régions. Les Régions peuvent définir des obligations de service public pour des liaisons aériennes. Les conseils aéroportuaires sont institués.

Présentées dans une précédente version, les dispositions relatives aux gares routières sont retirées.

Développement économique [Art. 2]

La région est l'échelon de référence pour soutenir la croissance économique et en particulier les PME/ETI en renforçant leur capacité à innover et à exporter. Les Régions réaliseront un schéma régional de développement économique avant le 1er décembre 2014. Il intégrera la stratégie arrêtée sur leur territoire par les Métropoles. Les aides aux entreprises sont clarifiées et le rôle de la région est renforcé tout en permettant aux autres collectivités d'intervenir, soit dans des cas prévus par la loi, soit avec l'accord de la Région. Le Département ne disposera plus de compétence de plein droit dans ce domaine.

Formation professionnelle [Art. 15-22], Politique d'apprentissage [Art. 23-24], Service public de l'orientation [Art. 25-26], Enseignement supérieur et la recherche [Art. 27]

Dans tous ces domaines, les Régions voient leurs compétences renforcées.

Fonds européens [Art. 4]

Les Régions pourront se voir confier la gestion du Fond Social Européen (gestion des programmes opérationnels de mise en œuvre régionale) et du FEADER en association avec l'Etat. Les collectivités locales gestionnaires assument la responsabilité et supportent la charge des corrections et sanctions financières mises à la charge de l'Etat.

Renforcement des compétences des Départements :

Aménagement numérique du territoire [Art. 13], Tourisme [Art. 46], Ingénierie territoriale [Art. 40]

Le Département coordonne l'aménagement numérique des territoires par la mise en place d'un schéma territorial de l'aménagement numérique. La compétence de l'aménagement numérique est créée pour les regroupements de collectivités territoriales qui doivent respecter un principe de cohérence. Il est le chef de file pour le tourisme. Il intervient comme assistant technique après des communes pour raison de solidarité et d'aménagement du territoire à la voirie, à l'aménagement du territoire et à l'habitat.

Services publics [Art. 42]

Un schéma d'amélioration de l'accessibilité des services au public sur le territoire départemental est créé. Il s'agit d'un schéma élaboré conjointement par l'Etat et le département, après avis des collectivités territoriales intéressées et présentation en conférence territoriale de l'action publique.

Renforcement des compétences des regroupements de communes :

Police spéciale (transfert : assainissement, déchets ménagers; création : circulation, stationnement, taxi) [Art. 58-61]

Le pouvoir de police spéciale sera transféré ou créer pour les Présidents d'intercommunalités. Ceci permet de renforcer l'intégration communautaire entre la compétence et le pouvoir de police. Les maires ont la possibilité de notifier leur opposition à leur profit ou pour l'ensemble des communes membres. L'exercice de la police de la circulation intervient sur les voies communales et intercommunales, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'agglomération. La création d'une police spéciale de la délivrance des autorisations de stationnement aux exploitants de taxi revient au président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de voirie.

Logement étudiant [Art. 28]

Le transfert des bâtiments de l'Etat ou de ses organismes publics est obligatoire en cas de demande d'une collectivité en précisant que les locaux transférés restent affectés au logement étudiant. Ils seront placés en gestion auprès des CROUS.

Plan local d'urbanisme [Art. 37-38]

Le plan local d'urbanisme devient une compétence de plein droit pour les communautés de communes et d'agglomération. Il est intercommunal.