

- **Actualité P.1**
- **Evolutions sénatoriales du projet de loi P.1**
- **Volet transport P.1**
- **Plan Modalis P.1**
- **Chefs de file P.2**
- **Métropoles P.2**
- **Communautés urbaines et autres dispositions P.2**
- **Etude interconnexion des réseaux de transport en commun de l'agglomération bordelaise P.2**

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 Ch. de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex

Téléphone et Fax :
05.56.24.43.93

Mouv'actu

NUMÉRO 5

5 JUILLET 2013

Actualité

Le premier volet de l'Acte III de la décentralisation intitulé « de la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » a été examiné par le Sénat qui a validé un projet de loi le 6 juin 2013 (texte n° 163 [[lien](#)]). Le texte est en cours d'examen* par l'Assemblée nationale depuis le 7 juin. Il sera présenté en séance publique les 16, 17, 18, 19 et 23 juillet (calendrier législatif [[lien](#)]).

Les évolutions sénatoriales du projet de loi

En première lecture, le texte adopté rétablit la clause de compétence territoriale, instaure la Métropole de Lyon (créée en 2015) et d'Aix-Marseille-Provence (créée en 2016) et fixe des collectivités comme chef de file. Le statut de Métropole peut être adopté (facultatif) pour les intercommunalités de plus de 400 000 habitants situées dans une aire urbaine de 650 000 habitants (Bordeaux, Rouen, Toulouse, Lille, Strasbourg, Nantes, Grenoble et Rennes). Le seuil de création d'une communauté urbaine est abaissé 450 000 habitants.

Le dialogue entre collectivités au sein d'une région est organisé par la **conférence territoriale d'action public** qui donne un avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice des compétences et les politiques publiques nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre différents niveaux de collectivités territoriales ou de leurs groupements. Par convention, elles organisent les modalités de leur action commune pour l'exercice des compétences. Le pacte de gouvernance territorial n'a pas été retenu.

Par ailleurs, par voie d'amendement plusieurs sujets du 3e projet de loi de l'acte III de la décentralisation ont été réintroduits dans ce projet de loi voté. Il s'agit des compétences d'autorité organisatrice de mobilité urbaine et du logement étudiant pour les agglomérations, de la gestion des fonds européens par les régions, et la gestion des milieux aquatiques et du risque inondation par les regroupements de communes.

Volet transport

Le **volet transport** de ce projet de loi concerne surtout la compétence des agglomérations par l'instauration d'« **autorité organisatrice de mobilité urbaine** » (AOMU), ainsi que la dépenalisation du stationnement sur voirie (amendements soutenus par le GART)(art. 34 bis).

Les agglomérations se voient confier des **compétences nouvelles** pour organiser l'autopartage (usage partagé de véhicule à moteur), le covoiturage, les infrastructures de rechargement de véhicules électriques, les vélos en libre service, des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine. La loi autorise de réserver sur la voirie des places de stationnement pour l'autopartage et le covoiturage en plus de celles réservées pour les handicapés. L'usage du VT est étendu au développement des modes doux et de l'autopartage (art. 34 bis).

Le **pouvoir de police des maires** (art. 36 et 37) concernant la circulation est étendu à l'intégralité du périmètre communal, en dehors des routes de grande circulation (pouvoir dévolu au représentant de l'Etat). Ce pouvoir peut être transféré à l'EPCI dont la commune est membre. L'autorisation de stationnement sur la voirie public aux exploitants de taxi est transférée à l'EPCI lorsque celui-ci est compétent en matière de voirie. Cette compétence transférée peut être limitée à quelques communes membres de l'EPCI. Avant la date du transfert, un maire peut s'opposer au transfert de ces deux pouvoirs qui interviennent le 1er décembre qui suit la publication de la loi.

Les **modalités de la tarification et la gestion matérielle du stationnement** des véhicules sur la voirie devient une compétence des collectivités territoriales (commune ou leur groupement). Une redevance de stationnement des véhicules sur voirie est créée (art. 36 bis).

* A noter que la commission des lois de l'assemblée a rétabli le comité des territoires, la métropole de Paris et les métropoles de droit commun (points développés dans le prochain numéro).

NOUVEAUTE ! Plan Modalis - www.planmodalis.fr

Lancé le 1er juillet, le plan modalis informe des possibilités pour préparer son déplacement en transport en commun vers l'agglomération bordelaise. Il existe en deux versions : une version dynamique et interactive sur internet et une version éditée, téléchargeable depuis la version dynamique. Centré sur l'agglomération, il informe de l'ensemble des lignes Ter Aquitaine, TransGironde, et Tbc (tram et Lianes) la desservant.

Chaque point d'arrêt informe des lignes concernées par ce point avec un renvoi vers les sites officiels des réseaux pour les horaires et l'état du réseau, ainsi, l'information la plus précise en temps réel est ainsi toujours disponible. Des liens renvoient aussi depuis les sites officiels des réseaux vers le plan.

Les collectivités territoriales « chef de file » (art. 3)

Région : Organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives à l'aménagement et au développement durable du territoire, à la biodiversité, à la transition énergétique, au développement économique, à l'innovation, à l'internationalisation des entreprises et à la complémentarité entre les modes de transports. La région établit un Agenda 21 régional.

Département : Organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives à l'action sociale et à la cohésion sociale, à l'autonomie des personnes, à l'aménagement numérique et à la solidarité des territoires.

Commune : La commune, ou l'EPCI à fiscalité propre auquel elle a transféré ses compétences, est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives à l'accès aux services publics de proximité, au développement local et à l'aménagement de l'espace.

La métropole (art. 31)

Régime juridique : identique à celui des communautés urbaines.

Compétences métropolitaines (de plein droit) : développement et aménagement économique, social et culturel (ZI, participation au capital de société d'investissement, équipements culturels et sportifs métropolitains, soutien et aides aux établissements d'enseignement supérieur et aux programmes de recherche), aménagement de l'espace (SCOT, PLU, réserve foncière, organisation de la mobilité, chef de file dans la gouvernance et l'aménagement des gares d'intérêt national), politique de l'habitat (PLH, politique du logement, amélioration du parc immobilier, aire d'accueil des gens du voyage), politique de la ville (dispositifs contractuels de développement urbain, prévention de la délinquance), services d'intérêt collectif (eau, cimetières, abattoirs, MIN, service d'incendie et de secours), promotion et mise en valeur de l'environnement (collecte et élimination des déchets, lutte contre la pollution de l'air, des nuisances sonores, organisation de la transition énergétique, maîtrise de l'énergie, plan climat énergie territorial, distribution de l'électricité, réseaux de chaleur, infrastructures à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, gestion des plages concédées par l'Etat).

Les communes et la métropole peuvent se doter de services communs (art. 39)

Transfert facultatif de compétences (sur le territoire de la Métropole) : par la région - les lycées et le développement économique ; par le département - le développement économique, les actions en faveur des personnes âgées et de l'action sociale, les collèges, le transport scolaire, le tourisme et les équipements culturels et sportifs. La précédente loi de 2010 transférerait ces compétences de plein droit.

Ces compétences et transferts de compétences s'accompagnent de transferts de charges et de ressources entre les collectivités et l'EPCI.

Conférence métropolitaine : Elle est une instance de coordination entre la métropole et les communes membres, au sein de laquelle il peut être débattu de tous sujets d'intérêts métropolitains ou relatifs à l'harmonisation de l'action de ces collectivités. Elle est présidée de droit par le président de la métropole et comprend les maires des communes membres. Elle se réunit au moins deux fois par an à l'initiative du président du conseil de la métropole ou à la demande de la moitié des maires sur un ordre du jour déterminé.

Conseil de développement : Il réunit les représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs de la métropole, et s'organise librement. Il est consulté sur les principales orientations de la métropole, sur les documents de prospective et de planification, sur la conception et l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable du territoire. Il peut donner son avis ou être consulté sur toute autre question relative à la métropole.

Les communautés urbaines (art. 42) et autres mesures

Leur **compétence** est **étendue** à la possibilité de participer au capital de société d'investissement, à la promotion du tourisme et à la création d'office de tourisme, au soutien et d'aider les établissements d'enseignement supérieur et les programmes de recherche, l'organisation de la transition énergétique, la gestion des réseaux de chaleur, la concession de la distribution du gaz et de l'électricité, l'aménagement d'aires d'accueil pour les gens du voyage. La compétence logement est étendue. La communauté est associée de plein droit à l'élaboration, la révision et la modification de documents de planification en matière d'aménagement, de transports et d'environnement. Elle participe au co-pilotage des pôles de compétitivité. Elle est consultée par la région dans le cadre de l'élaboration du contrat de plan conclu entre l'Etat et la Région.

Le **pôle métropolitain** est redéfini plus simplement comme un syndicat constitué en vue d'action d'intérêt métropolitain afin de promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable par rapport à la loi de réforme des collectivités territoriales de 2010. A la demande du conseil syndical du pôle, les régions et les départements concernés peuvent adhérer au pôle.

Pour la période 2014-2020, l'Etat confie aux régions la **gestion des programmes européens** soit en qualité d'autorité de gestion, soit par délégation de gestion (gestion et sanction). L'autorité de gestion confie par délégation au département qui en font la demande tout ou partie des actions relevant du FSE. Le FEOGA est cogéré par l'Etat et les régions.

Pôle rural d'aménagement et de coopération est créé. Il s'agit d'un syndicat qui permet de conduire des projets d'aménagement et de développement économique, écologique, culturel et social de leur territoire. Ce pôle rural est très proche du Pays (lois *Pasqua* et *Voynet*). Un pôle rural d'aménagement et de coopération est créé par la loi pour le Pays Basque.

ETUDE : Principe d'interconnexion des réseaux de transports en commun de l'agglomération bordelaise - phase 1

(Mouvable - a'urba) Cette étude innovante a permis d'approfondir les connaissances sur les déplacements de l'agglomération dont les multimodaux qui sont peu nombreux mais en forte progression. Un diagnostic précis des déplacements Gironde hors-CUB – CUB : 450 000 déplacements quotidiens (10% de l'ensemble des déplacements de Gironde) sont des déplacements d'échanges entre les territoires girondins et la CUB.

Ces déplacements se font dans une relative proximité. Seul un déplacement sur cinq est en lien avec le centre de Bordeaux. Un tiers reste en dehors de la rocade en rive gauche. L'organisation des transports et la prise en compte des temps de parcours sont relativement pénalisantes pour les déplacements qui n'ont pas pour destination le centre de l'agglomération, d'où une hyper dominance de la voiture dans les secteurs situés de part et d'autre de la rocade.

Les critères de choix du mode de transport pour chaque individu reposent sur le temps de parcours or pour améliorer le temps de parcours en transport en commun, l'organisation des correspondances apparaît comme un des enjeux majeurs. [étude en téléchargement : [synthèse de l'étude](#) (3,3 Mo) [étude complète](#) (4,7 Mo)]