

31 Mars 2008

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

COMOP 7

Transports urbains et périurbains

Rapport et propositions

Depuis son installation le 30 Janvier dernier par les Ministres et le Président du GART, le COMOP « transports urbains et périurbains » s'est réuni à trois reprises en formation technique regroupant élus, associations d'élus, représentants des usagers, représentants des entreprises de voyageurs et services des collectivités locales et de l'Etat sur les trois thèmes suivants :

- définition des modalités d'intervention financière de l'Etat au titre de la relance des TCSP et des opérations de désenclavement des quartiers (région Ile-de-France et ensemble des régions),
- examen des propositions et des dispositions relatives aux compétences des autorités organisatrices (hors Ile-de-France),
- examen des propositions et dispositions relatives à l'Ile-de-France.

Les propositions issues de ces travaux ne sont pas toutes à ce stade au même degré de finalisation et certaines comme celles relatives à la possibilité d'instituer des mécanismes dits de « péages urbains » nécessitent des expertises complémentaires suites aux premières propositions de travail formulées par le centre d'analyse stratégique (CAS). Elles justifient très certainement la mise en place d'une équipe projet de nature interministérielle dédiée, à l'instar du dispositif retenu pour l'institution à venir de la taxe poids lourds.

Les propositions relatives à la convergence des documents de planification sont reprises pour l'essentiel des travaux du COMOP 9 relatif à l'urbanisme et à la lutte contre l'étalement urbain. Ces propositions ont vocation à être traitées dans le cadre d'un vecteur législatif approprié et dédié à la refonte de dispositions du code de l'urbanisme.

Certaines des propositions spécifiques à l'Ile-de-France ont également vocation à être conduites et approfondies sous le pilotage du préfet de région et du directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France dans le cadre des travaux de préparation du CIACT prévu au deuxième semestre 2008.

Le présent document a été soumis à la commission plénière du COMOP le 4 mars 2008 et il est organisé comme suit :

- I-** Rappel du programme de travail du COMOP et des engagements affectés au COMOP
- II-** Proposition du COMOP relative à l'élaboration des dispositions « aides de l'Etat » au plan de développement des transports urbains
- III-** Dispositions relatives à la gouvernance, aux compétences et aux ressources des autorités organisatrices
- IV-** Dispositions relatives à l'Ile-de-France
- V-** Propositions relatives à la convergence des documents de planification territoriale
- VI-** Dépénalisation du stationnement payant
- VII-** Proposition pour l'institution d'un péage urbain

Il contient également les observations et contre-propositions formulées lors de la séance plénière du 4 mars 2008 et celles formulées dans une réunion spécifique avec l'ARF et le GART le 17 mars dernier

Ce document et les propositions qu'il contient sont le produit d'un travail rédigé avec la DTFC et la DGUHC

Récapitulatif des propositions de modifications réglementaires ou législatives

Proposition I : Projet de circulaire aides de l'Etat au développement des transports en régions	page 7
Proposition II : Adhésion au syndicat mixte SRU	page 13
Proposition III : Extension du périmètre d'assujettissement du versement de transport dans le cadre d'un syndicat mixte SRU	page 15
Proposition IV : Crédit d'impôt pour la recherche et développement dans le secteur des transports et de l'infrastructure	page 16
Proposition V : Développement de l'autopartage	page 20
Proposition VI : Renforcement des compétences des autorités organisatrices (voirie-vélo)	page 22
Proposition VII : Exercice du pouvoir de police le long des TCSP	page 25
Proposition VIII : Versement de transport au profit des communes touristiques	page 27
Proposition IX : Majoration des taux de VT pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un TCSP	page 29
Proposition X : Organisation des transports scolaires en Ile-de-France	page 31
Proposition XI : Taux du VT en région Ile-de-France	page 33
Proposition XII : Dépénalisation partielle des infractions au stationnement payant	page 40

I- Rappel du mandat du COMOP

- a) Compte rendu de la séance d'installation du 30 janvier 2008 (cf. annexe I)
- b) Engagements du Grenelle affectés au COMOP « transports urbains et périurbains »

- Engagement n°17- Programme d'éco-conduite : définition d'un programme d'éco-conduite national. Expérimentation de voies réservées sur les autoroutes, les entrées, les agglomérations, pour les transports collectifs, le co-voiturage et les taxis ainsi que la mise en place éventuelle d'une réduction de la vitesse des véhicules
Une lettre de mission du gouvernement visant à demander au Préfet de la RIF de lui faire des propositions pour lancer une série d'expérimentations sur le réseau des VRU franciliennes, est en préparation
- Engagement n°20- Le développement du covoiturage et de l'auto-partage en supprimant les obstacles juridiques, la promotion des modes actifs (marche, vélo) par un « code de la rue »
- Engagement n°21- Développement des plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles et de zones d'activité (incitations ou obligations)
- Engagement n°22- Amélioration de la gouvernance et de l'articulation entre les différentes autorités
- Engagement n°23- Intégration des communes dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique
- Engagement n°24- Plan de développement des transports urbains :
 - . 1500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de Km parcourus par les usagers. Coût des investissements d'infrastructures estimé par le GART : 18 milliards d'Euros. Soutien de l'Etat demandé : 4 milliards d'Euros
 - . projets Ile-de-France : Ile-de-France : 70 % des transports se font de banlieue à banlieue. Lancement d'un projet de rocade structurante par un métro automatique autour de Paris (projets Métrophérique ou Arc Express), concertation avec l'autorité compétente. Prolongement d'Eole vers la Normandie et amélioration de la ligne 13, réalisation de parkings relais périphériques
 - . DOM-COM : mise en place prioritaire des schémas de transports collectifs.
- Engagement n°25- Développement du transport ferroviaire régional : modernisation et amélioration de l'intermodalité

Dans les franges d'agglomération et pour le périurbain, des mesures de mise en œuvre plus simple ont été proposées (parcs de rabattement, tarification multimodale...). Une coordination entre les autorités organisatrices, les agglomérations, les régions, les départements, l'Etat est nécessaire pour aboutir à une harmonisation des titres de transport.

Ces mesures passent par une amélioration de la gouvernance actuelle des transports et notamment l'évolution des compétences des autorités organisatrices (transports de marchandises, stationnement, péages urbains).

II- Plan de développement des transports urbains et périurbains et opérations de désenclavement des quartiers

Proposition n°1 – Projet de circulaire TCSP

Les travaux du COMOP 7 et les propositions de l'administration ont abouti à la rédaction provisoire suivante : .

« Le Grenelle de l'environnement, notamment à la suite des orientations retenues par le groupe sur le réchauffement climatique, a mis en évidence l'intérêt de développer des réseaux de transports urbains en site propre non seulement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports publics, mais également pour lutter contre la congestion urbaine et fournir au plus grand nombre des conditions de transport de qualité pour leurs déplacements.

Afin de favoriser le développement des transports urbains et périurbains de manière cohérente et notamment pour permettre au secteur des transports de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, l'État a décidé d'apporter son soutien financier à un plan national pluriannuel élaboré avec les autorités organisatrices de transports. La présente circulaire précise les conditions de son intervention.

Les projets doivent être portés par des autorités organisatrices de transports et s'insérer dans une stratégie urbaine et une politique de déplacements éclairées par une vision stratégique, à long terme, du développement durable. Ils doivent comprendre des objectifs de cohésion sociale (en cohérence avec le plan « Espoir Banlieues »), de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique raisonné.

1. Projets éligibles et conditions d'éligibilité

1.1 Projets éligibles

L'État pourra apporter un concours financier, en mobilisant les ressources de l'AFITF, aux projets de transports en commun en site propre (TCSP), structurants et de qualité, répondant aux conditions énoncées ci-après.

Les projets de métros, de tramways (fer ou pneu) et les bus à haut niveau de service sont éligibles. Pour les tram-trains, seule l'infrastructure en partie urbaine, hors voie comprise dans le réseau ferré national, pourra être prise en considération.

Pour ce qui concerne les modes routiers, la notion de TCSP est caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale...) sur toute la longueur d'une ligne grâce à la réservation de tout ou partie de son emprise et au système d'exploitation qui l'équipe.

Ne sont considérées comme TCSP que les opérations réalisées par barreaux complets et continus de plusieurs kilomètres, constituant des unités fonctionnelles autonomes.

La présente circulaire ne s'applique qu'aux transports collectifs de province.

Les projets réalisés dans le cadre d'un contrat de partenariat ou d'une autre forme de délégation de service public sont également éligibles à la présente circulaire.

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

Dans ce cadre particulier, les projets recevables seront pré-sélectionnés par un jury composé notamment de représentants du Ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables, du Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, du Ministère du logement et de la ville, de l'ANRU, du GART, de l'Association Villes et Banlieues, afin de bénéficier des dispositions particulières définies ci-après (taux, assiette de la dépense subventionnable).

1.2 Conditions d'éligibilité

Les projets devront intégrer les enjeux environnementaux globaux (émissions de GES) et locaux (air, biodiversité, cadre de vie et paysage, limitation de l'étalement urbain, etc.) et répondre aux objectifs suivants :

- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale prévoyant notamment des actions de densification le long des axes de transports et appuyée sur une politique d'urbanisation de nouveaux secteurs,
- favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et la complémentarité avec les autres modes de transport en veillant à valoriser les échanges et le maillage du réseau,
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements notamment les établissements scolaires et de formation, des pôles d'emploi, et favoriser le désenclavement des quartiers sensibles (ZUS) ou d'intervention de l'ANRU,
- présenter une soutenabilité financière à long terme du projet lors de son exploitation, en fonction des ressources de l'autorité organisatrice (mesurée notamment à partir des ressources du VT).

Seuls seront examinés les dossiers comportant un plan de déplacements urbains approuvé et un compte déplacement ou en cours de révision et un bilan global « carbone » lié aux déplacements.

Ne seront pas éligibles, les opérations ayant déjà bénéficié d'une subvention dans les cycles précédents de soutien financier par l'Etat (hors contrats de projets 2007-2013).

2. Assiette de la subvention

Il ne sera retenu en dépense subventionnable que le coût des ouvrages indispensables au fonctionnement de l'investissement projeté et dont l'estimation pourra être fondée sur des études présentant un degré d'avancement suffisant.

La dépense subventionnable portera sur les dépenses d'infrastructure TCSP: plate-forme, ouvrages d'art, signalisation, stations, parkings à vélos, système d'alimentation en énergie, centre de maintenance et pôles d'échanges, (sous réserve que ces derniers soient réalisés sous une maîtrise d'ouvrage unique).

Seront donc exclues, en particulier, les dépenses liées au matériel roulant, aux acquisitions foncières, aux déviations des réseaux, aux aménagements urbains et aux frais de maîtrise d'oeuvre et de maîtrise d'ouvrage.

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

Pour les opérations pré-sélectionnées par le jury, l'assiette subventionnable sera complétée par la prise en compte des aménagements d'espaces publics liés directement à l'opération de désenclavement des quartiers.

3. Taux et plafonds

Le montant de la subvention est calculé en appliquant un taux à la dépense subventionnable, cette dernière ne pouvant excéder un montant plafonné par kilomètre.

Les taux de subvention maxima et les plafonds par kilomètre sont modulés selon les types de TCSP traduisant une politique volontariste de partage de la voirie.

Les taux maxima seront déterminés in fine en fonction de la liste et de la nature des projets éligibles, des dotations disponibles dans le cadre d'une programmation pluriannuelle et de la capacité financière de la collectivité.

Type d'infrastructures	Taux maximal	Plafond de dépense subventionnable M€/km
BHNS électrique, Trolleybus	20 %	8
BHNS (thermiques et autres types)	15 %	5
Tramway sur fer ou pneus	20 %	20
Métro	15 %	20
Pôle d'échanges	Taux et plafond à définir	
Parking à vélos	Taux et plafond à définir	

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

Pour les opérations pré-sélectionnées par le jury, le taux maximal de subvention pourra bénéficier d'un taux majoré, pour la partie du projet intéressant directement le quartier (prorata des populations des quartiers sensibles desservies, par rapport à la totalité de la population desservie).

Cas particuliers des projets inscrits dans les contrats de projets

Pour les projets déjà inscrits dans les contrats de projet État-Région 2007-2013, et si des crédits du contrat de projet ont déjà été mobilisés, les plafonds de la présente circulaire s'appliquent au cumul des aides octroyées par l'État (dans le cadre des CPER et en application de la présente circulaire).

4. Modalités de consultation, constitution du dossier de demande de subvention, instruction et mise en oeuvre

4.1 Modalités de consultation dans le cadre d'un appel à candidatures

L'objectif de l'État est, pour la période 2009 - 2012, d'arrêter la liste des projets subventionnés dans le cadre de la présente circulaire en fonction des dotations disponibles.

Pour permettre le recensement rapide des opérations susceptibles d'être retenues dans ce cadre, un appel à candidatures sur la base d'éléments d'information sommaires est lancé pour les années couvrant la période considérée 2009 - 2012: les autorités organisatrices de transports doivent déposer leur candidature d'ici le 1er septembre 2008 auprès du MEDAD. Ces candidats seront ensuite appelés à déposer un dossier de demande de subvention, tel que décrit au 4.2, avant le 10 janvier 2009.

Cet appel à candidatures devra être accompagné d'une note de présentation synthétique du projet et d'une délibération de principe de l'autorité organisatrice.

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

Pour bénéficier des dispositions du plan « Espoir Banlieues » prévues pour la province, un appel à projet sera lancé dès le deuxième trimestre 2008. Les autorités organisatrices de transports devront déposer leur dossier d'ici le 1er juillet 2008 auprès du Préfet de région.

4.2 Constitution du dossier de demande de subvention dans le cadre de l'appel à projets

Chaque projet devra faire l'objet d'une présentation des caractéristiques du projet, de ses objectifs et de la manière dont le projet remplit les conditions d'éligibilité de la présente circulaire.

Le dossier sera accompagné des pièces suivantes :

- une demande signée de l'autorité organisatrice,
- une délibération décidant le lancement de l'opération et approuvant le plan de financement prévisionnel,
- le plan de déplacements urbains approuvé,
- une présentation du projet urbain qui accompagnera le projet d'infrastructure,

- une carte des densités de population et d'emploi actuelles et prévisionnelles de la zone concernée par le projet,
- une étude de prévisions de trafics,
- une évaluation socio-économique et environnementale de l'existant à partir de la méthode préconisée par le CERTU et l'ADEME,
- un bilan financier prévisionnel pluriannuel pour l'autorité organisatrice et pour l'exploitant du système de transport,
- des indicateurs (coût d'investissement au km ; coût d'exploitation au km),
- la liste exhaustive des grands équipements, bassins d'emplois, quartiers desservis et l'offre de service correspondante ; leur localisation sur le futur plan de desserte,
- l'organisation physique et spatiale des dessertes, et des échanges (avec précisions sur le maillage),
- le dossier préliminaire de sécurité approuvé (tel que prévu par le décret n°2003-425 du 29 mai 2003),
- un estimatif détaillé par poste de dépenses distinguant notamment les dépenses subventionnables,
- le calendrier de l'opération et l'avancement de l'opération,
- un bilan global « carbone » lié aux déplacements,
- un compte-déplacement.

Les projets dont les travaux de l'assiette subventionnable n'auront pas été lancés à la date d'entrée en vigueur de la présente circulaire pourront être éligibles.

Pour tenir compte de la réalité de la qualité de service et de la réduction des émissions de GES, le solde de la subvention (10%) sera versé après constatation réelle de l'efficacité du système global de transport (réseau de transport collectif dans son ensemble). Cette constatation pourra prendre la forme d'un bilan de type bilan LOTI et/ou d'une enquête ménage déplacement, (ou toute autre forme dont le cadre sera préalablement défini et partagé) à réaliser dans un délai de 3 ans après la mise en service.

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

Le dossier en réponse à l'appel à projet doit comporter les éléments recensés ci-dessus; pour certains d'entre eux, un complément pourra être apporté lors de l'instruction du dossier du projet.

Il permettra d'identifier les quartiers désenclavés et le prorata des populations des quartiers sensibles desservies, par rapport à la totalité de la population desservie par le projet.

4.3 Instruction du dossier et mise en œuvre de la convention de financement

L'instruction du dossier de demande de subvention est assurée, dans une première étape, par le Préfet de Région afin de s'assurer de l'adéquation du projet avec les objectifs exprimés dans la présente circulaire et d'analyser les différents critères économiques, sociaux et environnementaux.

Pour les projets jugés recevables, et au vu des éléments et de l'avis transmis par le Préfet de Région, les services de l'administration centrale du MEDAD proposent au ministre le montant de subvention, avant soumission au CA de l'AFITF.

Un projet de convention entre l'État, l'autorité organisatrice de transports et l'AFITF, et une fiche de présentation du projet (cf. annexe 3 modèle convention et annexe 4 fiche de présentation) sont soumis par les services de l'administration centrale à l'AFITF pour approbation par son conseil d'administration.

Dispositions particulières du plan « Espoir Banlieues »

La procédure définie ci-dessus s'applique à l'ensemble des dossiers présentés dans le cadre du plan « Espoir Banlieues ». Pour les projets jugés recevables, le jury pré-sélectionne les projets retenus. Il propose éventuellement le segment du projet éligible aux dispositions du plan.

Pour ce segment ainsi défini, le ministre attribue un taux de subvention pour la partie de l'opération intéressant directement les quartiers sensibles et celui pour le reste de l'opération.

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

1) Pour assurer le régime des subventions, le principe d'une programmation budgétaire pluriannuelle est retenu. L'enveloppe reste à définir pour la période 2008/2013 pour être inscrite dans la loi de programmation relative au Grenelle.

500 M€ seront consacrés à aider à la réalisation rapide des projets du plan « Espoirs Banlieues ». La partie de ce montant qui sera affectée aux projets en région Ile-de-France est comprise dans l'enveloppe consacrée par les décisions du « Grenelle ». Pour ce qui concerne le plan « espoir banlieues » en Ile-de-France, le Préfet de région sera mandaté pour négocier un avenant au contrat du projet.

2) Observations GART, ARF, ADCF, ACUF STIF :

GART : Alors que 4 milliards € d'ici 2020 avaient été annoncés pour les agglomérations en régions lors du Grenelle de l'environnement, les taux de subvention envisagés et la définition des dépenses subventionnables, qui exclut notamment le matériel roulant, laissent à penser que l'on sera très en deçà des engagements annoncés. Par ailleurs, les plafonds de subvention pour les métros conduira de fait à un taux de subvention beaucoup plus bas que celui indiqué. Enfin, les transports périurbains, ferrés et routiers, ne sont pas pris en compte à ce stade.

Les modalités de recevabilité et d'examen des dossiers laissent craindre des rejets quelque peu discrétionnaires.

Enfin, le GART réitère sa demande de définition de règles de financement claires et pérennes sur la période, avec un engagement pluriannuel comme cela a été précisé par le conseiller du ministre, et non dépendant des crédits disponibles.

Observations produites ultérieurement par la Caisse des Dépôts

La Caisse des Dépôts contribue actuellement au financement des infrastructures de transport dans le cadre d'une enveloppe sur fonds d'épargne de 4 milliards d'euros portant sur la période 2004-2008. Une part importante (1,1 milliards d'euros) est consacrée au financement des transports en commun en site propre. Financeur reconnu des transports urbains, la Caisse des Dépôts se tient à la disposition du gouvernement pour étudier la reconduction d'une nouvelle enveloppe de financement dédiée aux transports urbains dans le cadre de la période 2009 -2013 et sous réserve de l'accord du ministre de l'économie et des finances.

III- Gouvernance, compétences et ressources des autorités organisatrices

III-1- Relevé des conclusions de la séance du COMOP tenue le 21 février est joint en annexe II

III-2- Coopération entre autorités organisatrices de transport

Proposition n°2 : permettre l'adhésion d'un syndicat mixte ouvert ou fermé à un syndicat mixte SRU

Dispositions législatives :

Article unique

L'article 30-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ce syndicat peut comprendre des syndicats mixtes visés aux articles L.5711-1 et L.5721-2 du code général des collectivités territoriales, et compétents en matière d'organisation des transports urbains »

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Validation de cette proposition

Observations produites ultérieurement par l'Association des Régions de France

L'ARF demande que la création de syndicats mixtes de type SRU soit encouragée afin de développer une intermodalité rendant plus simple et plus attractive l'utilisation de la chaîne de transports pour l'usager. Outre l'incertitude juridique, levée par voie législative, des expérimentations pourraient être soutenues dans les aires métropolitaines permettant de passer des dispositifs volontaristes existant aujourd'hui à des structures stables disposant de majorité qualifiées et de ressources dédiées. Véritables autorités organisatrices de la mobilité durable à grande échelle, elles auraient en outre une responsabilité dans la coordination entre les autorités en charge de la planification et celles responsables de la programmation des opérations de transport et d'urbanisme.

Observations produites ultérieurement par la DGCL

La DGCL a accepté le principe d'une mesure législative dans ce sens par lettre du 2 janvier 2008 en précisant qu'une modification de la LOTI dans le cadre du Grenelle recueillerait son accord.

Exposé des motifs :

Les transports publics réguliers de personnes sont organisés par des autorités publiques, Etat, collectivités territoriales ou groupements de collectivités. Nombre de ces groupements revêtent la forme juridique du syndicat mixte.

En 2000, la loi « solidarité et renouvellement urbains » a créé une forme particulière de syndicat mixte, appelé communément syndicat mixte « SRU ». Il est constitué entre autorités organisatrices de transport pour exercer trois compétences obligatoires (coordination des services organisés par les membres, mise en place d'un système d'information des usagers et recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés) et, le cas échéant, des compétences facultatives (organisation de services réguliers ou à la demande, réalisation et gestion d'équipement ou d'infrastructures de transport).

Cet outil juridique de coopération entre autorités organisatrices est né d'une réflexion sur la pertinence des périmètres de gestion des déplacements. Il permet de proposer des dessertes dans des bassins de population plus vastes que le ressort d'une seule autorité organisatrice, de mettre en place un meilleur service à l'usager et favorise l'intermodalité.

La création des syndicats mixtes « SRU » suscite un grand intérêt de la part des autorités organisatrices de transport mais rencontre un certain nombre de freins parmi lesquels l'impossibilité pour une autorité organisatrice de transport constituée en syndicat mixte d'adhérer au syndicat mixte « SRU ».

Le présent projet de loi lève cette difficulté en permettant l'adhésion d'un syndicat mixte compétent en matière de transports publics à un syndicat mixte « SRU ».

Proposition n° 3 : Dispositions tendant à développer l'offre de transport public des secteurs périurbains

Dispositions législatives :

Article 1 – Le code général des collectivités territoriales est modifié comme suit :

L'article L.5722-7 est complété par l'alinéa suivant :

Lorsque le syndicat mixte exerce l'une ou l'autre des compétences prévues au deuxième alinéa de l'article 30-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, le versement destiné au financement des transports en commun prévu au premier alinéa du présent article peut être prélevé sur la totalité de son périmètre, y compris hors d'un espace à dominante urbaine, dans la limite du taux fixé à l'alinéa précédent.

Article 2 : La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifiée comme suit :

Le deuxième alinéa de l'article 30-1 est complété comme suit :

Il peut participer au financement du développement de l'offre des services de transport public organisés par l'un de ses membres en dehors des périmètres de transports urbains et concourant à la desserte des agglomérations.

Exposé des motifs :

L'article 30-1 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain permet à plusieurs autorités organisatrices des transports de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport dès lors qu'elles coordonnent les services qu'elles organisent, mettent en place un système d'information à l'intention des usagers et recherchent la création d'une tarification coordonnée et des titres uniques ou unifiés sur un périmètre défini d'un commun accord entre elles.

Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Le projet de loi a pour objet de favoriser le développement de l'offre de transport au bénéfice des habitants des secteurs périurbains pour la desserte des agglomérations en offrant la possibilité de créer une ressource supplémentaire au dispositif existant. L'assiette du versement transport définie à l'article L.5722-7 du code général des collectivités locales est étendue à l'ensemble du périmètre du syndicat mixte.

III-3- Information multimodale et billettique

Proposition n°4 : Création, sous forme d'un service à compétence nationale d'une agence pour l'information multimodale, destinée à mettre en œuvre l'interopérabilité entre réseaux d'information multimodale.

Parmi les obstacles à l'utilisation des transports publics, on relève l'insuffisance et surtout la difficulté d'interprétation des données mises à la disposition des usagers pour organiser leurs déplacements par un autre moyen que la voiture. Les services d'information actuellement disponibles en France sont limités aux territoires et aux modes de transport exploités par les différents opérateurs, ce qui rend difficile la préparation et la mémorisation de « feuilles de route ». Ils sont hétérogènes et ne permettent pas d'établir des comparaisons entre les différentes possibilités de déplacement d'un point à un autre en tenant compte du temps passé, du confort, du coût, sans même parler des atteintes à l'environnement.

Les causes de cette situation sont bien connues: les données nécessaires pour fournir les services ont été jusqu'à une date récente considérées par les transporteurs comme leur propriété exclusive. Les AO elles-mêmes n'en avaient pas toujours une connaissance détaillée et actualisée. Les éditeurs de service qui pourraient les collecter pour en faire des présentations adaptées à certaines catégories d'usagers (voire « personnalisées » en fonction des « profils » choisis par les clients) se sont vu refuser jusqu'ici l'accès à ces données. Il en résulte que les services, même de très bonne qualité technique, qui sont mis en place par les transporteurs avec un financement en définitive supporté pour l'essentiel par le contribuable, ont une faible crédibilité pour l'usager parce qu'ils ne présentent pas de façon objective les alternatives possibles et présentent toujours l'inconvénient de ne pas se raccorder aux services voisins.

Les efforts qui ont été faits dans plusieurs pays, (Pays Bas, Allemagne, et plus récemment au Royaume Uni) pour apporter des services d'information cohérents sur l'ensemble du pays ont eu des effets positifs sur l'image et la fréquentation des transports publics.

La situation est en train d'évoluer en France, grâce notamment aux initiatives prises par des autorités organisatrices, en particulier des régions, pour créer des services d'information multimodale (SIM), qui fédèrent les données collectées par les autorités organisatrices urbaines et départementales avec celles du transport régional. Le premier service ouvert (DESTINEO) a été créé par les Pays de la Loire dans le cadre d'un projet européen. Il va être suivi de services analogues en Nord Pas-de-Calais, Alsace, Rhône-Alpes, Bretagne, Limousin, Poitou-Charentes, Lorraine, le coût moyen de ces systèmes étant de l'ordre de 3M€.

Le régime juridique applicable aux données relatives à l'utilisation des services publics de transport ont été clarifiés par les textes sur la réutilisation des informations élaborées ou détenues dans le cadre d'un service public administratif (Directive européenne 2003-98 visant à la création de valeur par la réutilisation des informations publiques, Décret 2005-1755 du 30 décembre 2005).

La montée en puissance de l'information géographique et du GEOPORTAIL (IGN, BRGM) permet d'envisager la création d'une couche transport alimentée par les AOT avec les données publiques relatives à l'offre « théorique » de transport (description des lignes, localisation des arrêts, horaires ou fréquences).

Les évolutions techniques en matière de billettique, en particulier la possibilité de doter des téléphones portables ou des assistants personnels des fonctions actuellement portées par des cartes à puce augmentent encore l'intérêt d'organiser une interopérabilité entre les systèmes d'information des différents périmètres de transport, puisque les titres correspondants pourront être achetés et utilisés par les voyageurs occasionnels avec les mêmes objets que ceux avec lesquels ils suivront leurs feuilles de route.

L'objectif: Une information multimodale pour tous, homogène sur la France entière

Il est proposé de mettre en place les moyens d'accélérer et de généraliser le processus en cours dans certaines régions, de manière à disposer, pour l'ensemble du territoire, des données permettant de répondre aux besoins de préparation des déplacements, d'aide à la gestion des correspondances et des perturbations et d'évaluations intermodales et environnementales.

Le service « Transport direct » mis en place au Royaume Uni (coût 75 M€ répartis sur 4 ans) fournit une référence en matière de création d'un service national dont l'Etat a pris en charge la totalité de la réalisation. Sur le plan technique des données et de l'interopérabilité des systèmes, les contextes sont identiques; il faut en construire les fondements pour la France: base nationale des points d'arrêts, normalisation et gestion des référentiels pour les données et les échanges. Au plan législatif par contre, le contexte est différent puisque la loi donne aux AOT la mission de mettre en place des services (ce qu'ont déjà effectivement décidé un certain nombre d'agglomérations et de régions volontaires). Par contre la loi ne précise pas ce qui se passe si une AOT ne prend pas d'initiative en la matière pour assurer aux usagers réguliers et occasionnels le « droit à l'information sur les transports » qu'elle leur reconnaît par ailleurs. Ceci n'est pas indifférent vis à vis de l'organisation, du coût et de la répartition des financements à consentir pour atteindre la couverture territoriale complète, dans la mesure où l'on peut prévoir que certains territoires ne pourront pas ou ne voudront pas se lancer dans la création de services d'information sans une aide de l'Etat.

Mission de l'AFIMB

Il est proposé de créer pour cette action une agence (service de l'État) intitulée Agence Française pour l' Information Multimodale et la Billettique. La mission de cette agence portera sur la définition et la mise en place de l'interopérabilité entre les systèmes d'information multimodale locaux (SIM), la promotion générale de l'information multimodale et sa généralisation à l'ensemble du territoire.

Organisation de l'AFIMB

L' agence pourrait être créée sous la forme d'un service à compétence nationale (décret 97-464 modifié par le décret 2005-124 du 14 février 2005) rattaché à la Direction Générale chargée des Infrastructures et des Services de Transport en cours de mise en place au MEDAD.

Elle serait constituée d'une équipe légère et s'appuierait sur un ou plusieurs prestataires choisis sur appel d'offres pour la conception, la réalisation et l'exploitation de l'application informatique qui fera le lien entre les SIM.

Comité de pilotage

Un comité de pilotage du projet « Information multimodale pour tous » sera mis en place. Il réunira des représentants des autorités organisatrices, des transporteurs, des usagers, des organismes de recherche et du MEDAD.

Missions de l'AFIMB

- Définition et mise en oeuvre de l'intéropérabilité

L'AFIMB mettra en place un tableau de bord des SIM en France, du point de vue notamment de leur capacité à échanger des données entre eux et avec des utilisateurs externes.

Elle précisera, en liaison avec les collectivités ayant pris la décision de développer des SIM, les étapes et le contenu de l'interconnexion progressive de ces systèmes, ainsi que les besoins d'information qui pourront être satisfaits aux différentes étapes.

Elle soutiendra les travaux de normalisation et suivra les conditions de mise en oeuvre de ces normes dans les projets de manière à identifier les difficultés rencontrées.

Elle participera à la définition des bonnes pratiques en matière de conditions d'accès et de licences de réutilisation des données par les éditeurs de services, dans le cadre fixé par le décret 2005-1755 du 30 décembre 2005.

- Mise en réseau des systèmes d'information multimodale

Le principe général est de ne pas constituer une base de données centralisée qui contiendrait toutes les données sur l'offre de transport, mais de créer un réseau entre les bases de données décentralisées des SIM et de faciliter l'accès aux informations qu'elle contiennent.

L'AFIMB définira l'architecture décentralisée de ce réseau, en liaison avec les autorités concernées, et les fonctions qui devront être assurées sous une maîtrise d'ouvrage nationale, en tenant compte des opportunités de mutualisation des coûts. Elle recherchera, pour la réalisation et l'exploitation de ce réseau, des prestataires spécialisés. La possibilité d'un contrat de partenariat sera étudiée.

- Promotion de l'information multimodale

L'AFIMB organisera un programme de réunions de sensibilisation, notamment en régions, et participera à des manifestations pour faire passer le message auprès des décideurs concernés.

- Généralisation à l'ensemble du territoire

Afin d'atteindre une couverture de l'ensemble du territoire national dans un délai raisonnable, condition nécessaire pour la crédibilité des services utilisant ces données, une action particulière est nécessaire vis à vis des autorités organisatrices qui auront des difficultés particulières pour créer les SIM prévus par l'article 27.1 de la LOTI. Pour cela, l'AFIMB devra, dans le cadre d'un dispositif de concertation et d'incitation à mettre en place par l'Etat, mettre au point les modalités d'une aide qui pourrait être apportée aux collectivités locales concernées.

- Billettique interopérable

L'AFIMB soutiendra les travaux de normalisation dans le but notamment de faciliter pour les usagers occasionnels l'utilisation de supports titres de transport de type téléphones portables interopérables avec le plus grand nombre possible de réseaux.

- Evaluation financière

Hors frais de personnels de l'équipe, l'AFIMB pourrait disposer pour assurer le bon fonctionnement des SIM, d'un budget d'études et d'achat de prestations de 1M€ par an. Le montant d'aides incitatives pour accélérer la généralisation représenterait environ 12 M€ , à répartir sur 2 ou 3 ans.

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Le projet de création, sous forme d'un service à compétence nationale, d'une agence pour l'information multimodale et la billettique suscite l'intérêt des participants dès lors qu'il permettra la normalisation et l'interopérabilité des différents systèmes dans des conditions de coûts acceptables et que l'agence ne se substituera pas aux collectivités locales.

L'information multimodale et la billettique correspondent à des logiques différentes et doivent être traitées différemment.

Les modalités de gouvernance de l'agence sont à préciser (le GART souhaite être partie prenante) ainsi que les questions d'articulation avec les systèmes d'information de la SNCF et des principaux opérateurs.

Il faut voir également dans quelle mesure ces travaux seront articulés avec ceux de l'Observatoire Energie Environnement Transport, et quelles seront les perspectives de développement ou du moins de promotion à l'échelle européenne (ce sont aussi des questions qui se posent dans le cadre du Livre Vert).

III-4- Dispositions tendant à favoriser le développement de l'autopartage

Proposition n°5

Dispositions législatives :

Article 1- L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteurs. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

Article 2- Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret.

Article 3- Le 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots suivants :

« et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par décret »

Article 4- Le 4° de l'article 28-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété comme suit :

« et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par décret »

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Validation de cette proposition, directement inspirée de la proposition de loi du Sénateur RIES approuvé par le Sénat le 11 mai 2006.

Observations émises par la DGCL

Pas d'observations sur la modification proposée en soulignant que se pose la question de la régulation du dispositif et donc de la forme de service mise en place pour la gestion de cette activité.

Exposé des motifs :

L'autopartage est un système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, successivement par plusieurs utilisateurs « autorisés » ou ayant droit, moyennant un paiement. Dans ce domaine, la France accuse un certain retard comparé notamment aux pays précurseurs de ce système, la Suisse, l'Allemagne et les Pays Bas.

Le régime juridique applicable dépend de l'organisation du service. Soit il s'agit d'une activité de location de véhicules sans chauffeur qui relève des dispositions du code civil relative au louage de choses, soit elle est exercée sous la forme d'une multipropriété, gérée par une personne morale, et ressortit au droit des sociétés. Plus rarement, l'autopartage prend la forme juridique d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) et elle est soumise au droit commun applicable à cette forme sociale.

Le principal frein au développement de l'activité est son manque de visibilité. Sur ce point, les pouvoirs publics peuvent avoir une action positive.

Le 11 mai 2006, le Sénat a adopté en première lecture une proposition de loi de M. Roland RIES tendant à promouvoir l'autopartage. Cette proposition de loi a été enregistrée à l'Assemblée Nationale le 4 juillet 2007 mais n'est pas encore inscrite à l'ordre du jour.

Il est proposé de reprendre, sous une forme simplifiée, l'essentiel des propositions du Sénateur RIES :

- définir l'activité d'autopartage ;
- prévoir la création d'un label « autopartage » pour identifier les véhicules concernés ;
- inscrire dans le code général des collectivités territoriales la possibilité pour les communes d'affecter des places de stationnement sur voirie aux véhicules d'autopartage ;
- prendre en compte cette activité dans le plan de déplacements urbains.

III-5 Renforcement des compétences des autorités organisatrices de transport (voirie/vélo)

Proposition n°6 :

- imposer aux maires l'obligation de réglementer le stationnement, en concertation avec l'autorité organisatrice, sur les voies empruntées par le réseau de transport collectif et à proximité
- transférer aux communautés d'agglomération et le cas échéant aux communautés de communes quand elles exercent la compétence optionnelle voirie, les voies supportant le réseau de transport collectif
- introduire une compétence optionnelle en matière d'organisation de service de mise à disposition de vélo.

Dispositions législatives

Article 1

Après l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un article L. 2213-6-1 ainsi rédigé :

« article L.2213-6-1

« Lorsqu'une commune est membre d'une communauté urbaine ou d'une communauté d'agglomération compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains ou d'une communauté de communes compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, le stationnement des véhicules à moteur est soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules et/ou limité dans le temps et/ou soumis à paiement, sur les voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service de transport public urbain ainsi que sur les autres voies publiques et les trottoirs situés à moins de [100] mètres de ces voies. »

Article 2

Le II de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales est modifié ainsi qu'il suit :

I – A la fin du II, est ajouté un è°) ainsi rédigé « organisation d'un service de mise à disposition de vélos pour une durée limitée ».

II – Après le 3°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le territoire de la communauté de communes est couvert par un plan de déplacements urbains, la circulation de véhicules assurant un service de transport public urbain caractérise l'intérêt communautaire des voies publiques supportant cette circulation et des trottoirs adjacents à ces voies ».

Article 3

Après le cinquième alinéa du 6° du I de l'article L. 5215-20 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« organisation d'un service de mise à disposition de vélos pour une durée limitée. »

Article 4

Le II de l'article L. 5216-5 du code général des collectivités territoriales est modifié ainsi qu'il suit :

I – Après le 1°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la communauté d'agglomération exerce la compétence création ou aménagement et entretien de voirie communautaire et que son territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, la circulation de véhicules assurant un service de transport public urbain caractérise l'intérêt communautaire des voies publiques supportant cette circulation et des trottoirs adjacents à ces voies ».

II – Au 4°, après les mots « maîtrise de l'énergie », sont ajouté les mots « organisation d'un service de mise à disposition de vélos pour une durée limitée ».

Observations produites ultérieurement par la DGCL

Ce texte touche aux pouvoirs de police des maires, à la compétence des EPCI en matière de voirie et à la création d'une compétence optionnelle libre service vélos.

S'agissant des pouvoirs de police et de la compétence voirie, la DGCL est d'accord sur l'idée de renforcer la collaboration des maires et des AOTU sur le parcours des TCSP en matière de stationnement de surface et sur le renforcement de la compétence voirie des AOTU mais demande une réécriture complète de ces dispositions articulant l'ensemble des prérogatives des différentes autorités avec le cadre législatif existant (LOTI/SRU et CGCT).

En particulier, il s'agira de renforcer l'articulation entre d'une part les pouvoirs de police des maires en matière de stationnement et d'autre part les besoins des EPCI/ autorités organisatrices des transports dans le domaine du stationnement de surface.

Ceci pourrait consister, au titre des pouvoirs de police, à favoriser, en cas de PDU obligatoire, une obligation de résultats pour les maires sur les zones concernant la voirie dédiée aux transports en accord avec les AOTU.

Cette disposition s'appuierait sur l'article de la loi SRU intégré dans la LOTI et prévoyant la compatibilité des actes de police du stationnement avec le contenu du PDU en matière d'organisation du stationnement.

A ce stade, le contenu d'une future compétence voirie n'est pas formalisé par la DGCL mais le renforcement de la compétence voirie des EPCI/AOTU pourrait consister, notamment pour les agglomérations de plus de 100 000 habts dotées à titre obligatoire d'un PDU, à leur confier cette compétence assortie d'une base de voirie a minima définie par celle empruntée par les TCSP-modes lourds. Une définition précise du contenu de la notion de voirie serait, en outre, fixée par décret.

Pour ce qui concerne la proposition de compétence optionnelle libre service vélos, la DGCL considère que ceci ne constitue pas une compétence en tant que telle et ne souhaite pas allonger la liste des compétences optionnelles. Cette activité paraît rattachable à une compétence existante (voirie ou transports) et transférable à l'occasion de la définition ou de la modification de l'intérêt communautaire. Par ailleurs, une telle mention dans les compétences des communautés de communes paraît excessive pour de tels EPCI, parfois de très petite taille.

Exposé des motifs

Les autorités organisatrices de transports urbains rencontrent un certain nombre d'obstacles juridiques dans l'organisation des services de transports collectifs.

La réalisation et la gestion des infrastructures nécessaires au développement des réseaux de transport impose souvent la réalisation de travaux d'aménagement de voiries qui sont placées sous la compétence d'une autre autorité. C'est notamment la situation des communautés

d'agglomération et des communautés de communes qui n'exercent, en matière de voirie, qu'une compétence optionnelle sur les seules voies d'intérêt communautaire, les autres voies restant de la compétence des communes.

Un autre obstacle découle des pouvoirs de police attribués aux maires, notamment en matière de stationnement, dont l'exercice peut ne pas être en cohérence avec l'exercice de la compétence transports urbains et avec le contenu du PDU.

Le projet de loi met fin à la dissociation institutionnelle des compétences transports urbains et voirie (au sens du gestionnaire de voirie), sur le territoire des établissements publics de coopération intercommunale concernés.

En outre, il impose aux maires compétents en matière de police l'obligation de réglementer le stationnement sur les voies empruntées par le réseau de transports collectifs ainsi que sur les autres voies publiques situées à proximité.

Enfin, le projet de loi autorise les établissements publics de coopération intercommunale à organiser un service de mise à disposition des usagers de vélos en « libre-service ».

L'article 1 prévoit que dans les communes membres d'une intercommunalité compétente en matière de voirie et couverte par un plan de déplacements urbains, le stationnement des véhicules à moteur est réglementé sur les voies supportant la circulation des véhicules de transport urbain et sur les autres voies publiques et trottoirs situés à moins de [100] mètres de ces voies.

L'article 2 transfère la voirie supportant la circulation des véhicules de transport urbain aux communautés de communes dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains et qui décident d'exercer la compétence optionnelle voirie. Il leur ouvre également la possibilité d'organiser, à titre optionnel, un service de mise à disposition des usagers de vélos en « libre-service ».

L'article 3 ouvre aux communautés urbaines la possibilité d'organiser, à titre optionnel, un service de mise à disposition des usagers de vélos en « libre-service ».

Enfin, l'article 4 décline pour les communautés d'agglomération des dispositions équivalentes à celles prévues pour les communautés de communes.

III-6 Exercice du pouvoir de police le long des infrastructures de transport en site propre

Proposition n°7

Prévoir l'unicité de l'autorité de police chargée d'organiser la priorité de passage le long des infrastructures de TCSP

Dispositions législatives :

Après l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un article L. 2213-1-1 ainsi rédigé :

« Par exception aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2213-1, sur les voies supportant une infrastructure de transport collectif en site propre, quelle que soit leur appartenance domaniale, le représentant de l'Etat dans le département organise le passage des véhicules aux intersections dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat ».

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

La proposition relative à l'exercice du pouvoir de police le long des infrastructures de transport en site propre est considérée comme une mesure de recentralisation discutable. La réflexion est à poursuivre en prenant en compte plusieurs pistes : unicité d'autorité de police confiée au département sur route transférée, définition d'une commission locale d'arbitrage en cas de désaccord entre collectivités, examen du cas des TCSP circulant sur des routes classées à grande circulation où s'exerce la compétence du préfet en matière de signalisation (ou classement des voiries empruntées par un TCSP en route à grande circulation) et analyse de l'autorisation préfectorale de mise en exploitation commerciale des transports guidés.

Le GART souhaite également approfondir les réflexions sur ces points mais ne souhaite pas que l'exercice du pouvoir de police le long des infrastructures de TCSP soit confié aux Préfets (hors IDF), de façon systématique. Préférence du GART pour la solution de mise en place d'une commission locale d'arbitrage.

Observations produite par la DGCL

Ce projet n'avait pas été présenté lors des COMOP précédents. Sur ce sujet, la DGCL ne peut qu'indiquer que cela constitue une recentralisation des pouvoirs de police sur l'autorité préfectorale au détriment des maires, que cela serait source de complexification du droit avec deux autorités de police en agglomération et que cela éloigne de l'objectif de renforcement des relations entre maires et AOTU pour la gestion de la voirie concernée. En revanche, un mécanisme de recours à un arbitrage préfectoral, en cas de désaccord persistant, pourrait être éventuellement proposé.

Exposé des motifs :

Les autorités organisatrices de transport sont à juste titre très attachées à la priorité de passage donnée aux TCSP qui est un des atouts de ce mode de transport.

L'autorité compétente en matière de signalisation aux intersections est le maire en agglomération et le Préfet en dehors, sauf sur les routes classées à grande circulation. Sur ces dernières, le Préfet de département est l'autorité chargée de désigner les intersections dans lesquelles le passage des véhicules est organisé par une signalisation spéciale ou des feux de signalisation lumineux hors agglomération et en agglomération, dans ce dernier cas sur proposition ou après consultation du maire (article R 411-7 du code de la route).

Or, l'article 22 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 a modifié la définition des routes à grande circulation figurant à l'article L. 110-3 du code de la route en précisant notamment que ces routes « *permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire* ».

En conséquence, la future liste des routes à grande circulation fixée, comme par le passé, par un décret en Conseil d'Etat, pourrait être sensiblement différente de celle existant actuellement et ne pas comporter certaines voiries, actuellement classées routes à grande circulation, sur lesquelles circulent des TCSP.

Cette évolution est positive car la circulation d'un trafic de délestage, de convois à grand gabarit, de poids lourds transportant, le cas échéant, des produits dangereux est difficilement compatible avec l'emprise d'un TCSP sur la voirie et son mode d'exploitation. Cette co-existence peut également être cause d'insécurité pour les usagers du transport public. Toutefois, les autorités organisatrices de transport et notamment le Syndicat des transports d'Île-de-France craignent que, dans les traversées d'agglomération, les maires ne fassent pas bénéficier les TCSP de la priorité aux carrefours à feux.

Dans ces conditions, il apparaît souhaitable de prévoir l'unicité de l'autorité de police chargée d'organiser la priorité tout le long des infrastructures de TCSP, ou de prévoir une commission d'arbitrage en cas de désaccord, tel que mentionné plus haut.

Cette autorité pourrait être le Préfet de département qui est déjà compétent pour autoriser la mise en exploitation commerciale des transports guidés, son intervention en matière de signalisation aux intersections lui permettrait d'optimiser la cohérence des conditions d'exploitation sur tout le trajet. (Désaccord du GART sur ce point).

Outre l'attribution, par la loi, d'un pouvoir de police au Préfet, dérogatoire du pouvoir de police du maire à l'intérieur des agglomérations, l'évolution proposée nécessiterait la modification de l'article R. 411-7 du code de la route.

III-7- Dispositions relatives au versement de transport

Proposition n°8 :

Dispositions relatives au versement de transport dans les communes touristiques :

- instituer la possibilité pour les communes touristiques de moins de 10 000 habitants d'instituer le versement de transport, à condition qu'elles se dotent d'un périmètre de transports urbains
- donner aux communes touristiques de plus de 10 000 habitants la possibilité de majorer le taux de VT applicable

Article 1 :

« Après le troisième alinéa de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Ou dans une commune touristique au sens des articles L.133-11 et L.133-12 du code du tourisme ou membre d'un groupement de communes ou d'une fraction de groupement de communes visé à l'article L.134-3 du code du tourisme, compétente pour l'organisation des transports urbains, dont la population n'atteint pas le seuil indiqué »

Article 2 :

L'article L.2333-67 du code général des collectivités territoriales est modifié comme suit :

- Le deuxième alinéa est complété comme suit :

« ou lorsque le versement est institué en application du 3° de l'article L.2333-64 »

- Après le quatrième alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les taux maxima mentionnés aux quatre alinéas précédents, peuvent être majorés de 0,2 % par les communes touristiques au sens des articles L.133-11 et L.133-12 du code du tourisme ou membres d'un groupement de communes ou d'une fraction de groupement de communes visé à l'article L. 134-3 du code du tourisme, et les établissements publics de coopération intercommunale auxquels adhère au moins une de ces communes. »

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Validation de cette proposition, à partir du moment où le dispositif dérogatoire pour les communes de moins de 10 000 habitants repose sur l'institution préalable d'un périmètre de transport urbain.

Position DB : la mesure doit s'insérer dans le cadre de l'évolution de la trajectoire des prélèvements obligatoires.

Observation produite ultérieurement par la DGCL

Outre le besoin de clarifier la rédaction du projet proposé s'agissant des communes touristiques (ex : condition sur le périmètre de transports urbains), la DGCL fait observer que les communes touristiques bénéficient déjà de nombreux avantages tant sur la DGF (acquis historique de 200 M d'euros intégré en 1993) , que sur la prise en compte d'un habitant par résidence secondaire dans le calcul de la dotation forfaitaire, qu'au titre de la taxe de séjour. De plus, la notion même de transports urbains dans une commune de moins de 10000 habitants est discutable ainsi que le fait de faire payer les entreprises présentes elles tout au long de l'année. Enfin, s'agissant d'une taxe affectée, elle entre dans la norme de dépense et donc de prélèvements obligatoires, ce qui restreint beaucoup ses possibilités d'évolution.

Exposé des motifs :

a) Communes de moins de 10 000 habitants

Les communes, classées communes touristiques en application des dispositions de l'article L.133-11 du code du tourisme ou appartenant à un groupement de communes ou fraction de groupement de communes classé, seraient autorisées à instituer le versement transport quelle que soit leur population.

b) Les communes touristiques de plus de 10 000 habitants

Comme toutes les autres communes compétentes pour l'organisation des transports urbains, elles peuvent instaurer le versement transport mais le taux plafond de celui-ci est déterminé en fonction de la seule population permanente de la commune.

Or, ces collectivités ont des besoins accrus en matière de transports publics pendant les périodes de forte fréquentation touristique pour assurer la desserte des sites, des équipements, des commerces... et faciliter les déplacements domicile-travail des saisonniers.

Pour aider au financement des dessertes mises en place ou renforcées pendant les saisons touristiques, ces collectivités pourraient se voir octroyer la possibilité de majorer le taux plafond du versement transport qui leur est applicable à raison de leur population permanente. Cette majoration pourrait s'élever à 0,2 % des salaires.

III-8- Majoration spécifique du taux plafond du versement de transport pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant une infrastructure de transport collectif

Proposition n°9

Donner aux AOTU de moins de 100 000 habitants la possibilité de majorer jusqu'à 0,9 % le taux du versement de transport, en cas de réalisation d'une infrastructure de transport en site propre ou de type bus à haut niveau de service.

Dispositions législatives :

Après le deuxième alinéa de l'article L.2333-67, il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :

« 0,90 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas commencé dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 0,55 % au plus. »

Exposé des motifs :

Il s'agit de donner à ces autorités organisatrices (au nombre de 67 dans la strate comprise entre 50 000 et 100 000 habitants) la possibilité de majorer jusqu'à 0,90 % le taux du versement de transport lorsqu'elles réalisent une infrastructure de TCSP de type axe lourd ou bus à haut niveau de service.

Cette mesure est similaire à celle déjà offerte aux AOTU de plus de 100 000 habitants (passage du taux de 1 % à jusqu'à 1,75 %) réalisant une infrastructure de TCSP en mode routier ou guidé.

L'impact de cette mesure, si elle était appliquée par toutes les AOTU concernées au nouveau taux de 0,90 représenterait un impact financier de l'ordre de 120 m€.

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Validation du principe de cette mesure

Observations produites par la DGCL

La progressivité et la proportionnalité ayant été prises en compte pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, le projet présenté est conforme à ce stade à la demande de la DGCL.

IV- Dispositions relatives à l'Ile-de-France

IV-1- Le relevé de conclusions de la séance du 22 février 2008 est joint en annexe III

IV-2- Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

STIF : le STIF demande que les observations communiquées sur le CR de la réunion du 22 février soient prises en compte.

Sur les besoins de financement des TC en Ile-de-France, ceux-ci ont été évalués par le GART et le STIF à 27G€ à mettre au regard des 16G€ hors Ile-de-France. Ces besoins considérables nécessitent que de nouvelles ressources puissent être mobilisées au profit du développement des TC. Le conseil d'administration du STIF a ainsi mandaté le président JP HUCHON en octobre dernier afin d'approfondir les pistes de financement telles que l'évolution de l'assiette et du taux du Versement Transport ou l'affectation du produit de la taxe sur les locaux à usage de bureaux (ex FARIF) . Le STIF insiste sur l'importance du respect par l'Etat des engagements souscrits dans le contrat de projet et la nécessaire visibilité pluri-annuelle en illustrant les difficultés rencontrées du fait d'enveloppes annuelles de crédits budgétaires insuffisantes (la multiplication des « tranches financières » nécessitées par l'insuffisance de crédits Etat retarde la mise en œuvre des projets et seul l'effort particulier fait par la Région Ile-de-France à travers le décroisement des financements a permis d'engager les projets du CPER) . En ce qui concerne le plan espoirs banlieues, le STIF demande que soit confirmé l'accord de l'Etat pour que les projets mentionnés au CR du 22 février fassent l'objet d'un avenant au CPER entre la Région et l'Etat.

DREIF :

1. Le plan banlieue IDF fera l'objet d'un dispositif spécifique (tel que précisé dans le projet de mandat au préfet de région), la RIF souhaite qu'il soit transcrit le moment venu, sous forme d'un avenant au contrat de projet. Le Préfet de région le souhaite également. Le débranchement du T4 est la priorité.

2. S'agissant du pouvoir de police, le long des infrastructures de transport, il est noté que le STIF soutient l'idée de confier au préfet ou au PCG le pouvoir de police, les scénarios de recours à un arbitrage étant jugés inopérants.

3. S'agissant de la hausse du VT, la DREIF exprime un point de vue nuancé :

- nécessité d'aborder globalement la question de la couverture des besoins de financement annoncés par le STIF et de procéder à une évaluation approfondie sur les besoins à court et moyen terme de financement du système de transport francilien, en matière d'exploitation, d'investissements en infrastructures et de renouvellement de matériel roulant.

- le niveau de prélèvement fiscal local sur les entreprises est déjà très élevé en IDF

IV-3- Dispositions relatives aux transports scolaires en Ile-de-France

Proposition n° 10

- Prorogation pour une durée complémentaire de deux ans de la période transitoire fixée par la loi de décentralisation de 2004 pour les organisateurs de proximité existant
- Possibilité ouverte aux autorités organisatrices de proximité de confier tout ou partie des services de transports scolaires à d'autres personnes morales de droit public ou de droit privé
- Possibilité pour les personnels d'Etat transférés au titre de la compétence transports scolaires d'être mis à disposition des autorités organisatrices de proximité liées par convention avec le STIF.

Dispositions législatives :

Article 1- L'avant dernier alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 est complété comme suit :

« Les départements de la région Ile-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficiaient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions, à d'autres collectivités locales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. »

Article 2 –Les 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} alinéas du II de l'article L. 821-5 du code de l'Education, les mots « délai de trois ans » sont remplacés par les mots suivants « délais de [cinq] ans ».

Article 3 – L'article 105 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Dans la région Ile-de-France, en cas de convention passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et un département de la région, pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, en vertu du 5^{ème} alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, les fonctionnaires de l'Etat affectés dans des services ou parties de service exerçant ces compétences et transférés au syndicat en application de la présente loi peuvent être mis à disposition du président du conseil général, à titre individuel, sur proposition du directeur général du syndicat. Ils sont placés, pour l'exercice de leurs missions, sous l'autorité du président du conseil général.

Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Ile-de-France au département avant le terme du délai mentionné au I de l'article 109, il est mis fin à la mise à disposition de ces agents auprès du département. Ils sont mis à disposition du directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Pour l'application à ces agents du délai mentionné au I de l'article 109, la durée de la mise à disposition effectuée auprès du département est comptabilisée dans la durée de la mise à disposition prononcée au titre du premier alinéa du présent article.»

Article 4 – L'article 109 de loi n°2004-809 du 13 août 2004 est complété par un paragraphe III ter ainsi rédigé :

« III ter. – Dans la région Ile-de-France, les fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées au Syndicat des transports d'Ile-de-France en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, qui ont vocation à exercer leurs fonctions auprès d'un département dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article 105 et qui ont opté pour le maintien de leur statut ou qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné au même I, sont placés en position de détachement sans limitation de durée auprès de ce département dans les conditions prévues par l'article 147 de la loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Ile-de-France au département conclue en vertu du 5^{ème} alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, les agents détachés auprès du département sont placés de plein droit en position de détachement sans limitation de durée auprès du syndicat. »

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Validation de cette mesure technique introduite à la demande du STIF.

Il faut veiller à ce qu'elle soit votée avant le 30 juin 2008 pour permettre son application à la rentrée de septembre 2008.

Observations produites par la DGCL

Les dispositions proposées n'appellent pas d'observations particulières. S'agissant de la possibilité de subdéléguer en matière de transport scolaire, celle-ci nous semble recevable dans la mesure où le texte est de même nature que celui qui confère la compétence transport au STIF.

IV-3- Proposition relative à la majoration des taux plafonds du versement de transport en région Ile-de-France

Proposition n°11

Majoration des taux plafond du versement de transport en Région Ile-de-France

Dispositions législatives :

L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est rédigé comme suit :

« Le taux de versement exprimé en pourcentage des salaires définies à l'article L. 2531-3 est fixé par le syndicat des transports d'Ile-de-France dans les limites :

1°) de 2,7 % à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine ;

2°) de 1,8 % dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

3°) de 1,5 % dans les départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne.

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Le STIF insiste sur la nécessité de donner de nouvelles ressources à l'AO au regard des besoins considérables de financement des transports en Ile-de-France de près de 27 G€ à mettre au regard des 16G€ chiffrés hors Ile-de-France. Il rappelle le mandat donné par son Conseil au Président HUCHON relatif à un relèvement du taux et un élargissement de l'assiette du VT.

Cette proposition fait l'objet d'une forte contestation des compagnies consulaires.

Position DB : la mesure doit s'insérer dans le cadre de l'évolution de la trajectoire des prélèvements obligatoires.

Impacts de cette mesure

Le transfert de responsabilité effectué en 2005 a été réalisé avec des taux égaux aux taux plafond.

Cette proposition de nature technique à ce stade, et qui doit être située dans un cadre global des sources de financement des transports publics en Ile-de-France, rapporterait en cas de mise en œuvre par le STIF un produit complémentaire de 150 millions d'euros (pour un produit 2007 de 2870 M€).

V- Convergence des documents de planification

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Ces propositions ont vocation à être traitées dans le cadre de la réforme à venir du code de l'urbanisme.

Elles ont été élaborées en cohérence avec les travaux du COMOP 9 et tiennent largement compte des préconisations du GART.

Position DB :au regard de la complexité du dispositif :

- 1) Nécessité de faire des études d'impacts et d'établir un bilan coût/avantage global notamment sur les points suivants : coût standard de mise en œuvre pour une collectivité territoriale ; coût unitaire de recouvrement des redevances forfaitaires dans un cadre décentralisé ; définition du point d'équilibre financier et démographique du dispositif ; besoins en personnel supplémentaire pour les collectivités.
- 2) Envisager d'introduire le dispositif à titre expérimental, et éventuellement le limiter aux seules communes de plus de 100 000 habitants dans un premier temps.

Observations produites ultérieurement par l'Association des Régions de France

L'ARF demande par ailleurs que les démarches de planification régionale de type SRADT ou SRIT prévues par les lois, puissent être intégrées dans les nouveaux SCOT à travers une procédure analogue à une déclaration d'intérêt général. La formule actuelle de personne publique associée ne permet pas toujours de faire partager les orientations et l'ordonnancement des différents projets, surtout en l'absence de DTA ou d'autres documents de portée supérieure.

Observations produites ultérieurement par la DGCL

Cette réflexion relève du COMOP 9 à qui il revient de formuler ses conclusions. Indépendamment des observations qui seront formulées par la DGCL dans ce cadre, il convient d'ores et déjà de souligner que toute modification des compétences des communes et des intercommunalités en matière d'urbanisme devra nécessairement se faire en étroite concertation avec les élus locaux et leurs associations.

Sur le fond, une des idées évoquées dans le cadre du COMOP consisterait à doter les SCOT de la capacité d'aller au-delà d'une vision stratégique, en imposant un certain nombre de normes précises (notamment par une densité minimum dans certaines zones, telles celles situées autour des gares). La DGCL souligne que l'on peut certes envisager d'améliorer l'encadrement des PLU par les SCOT mais que cette démarche a par nature ses limites : dès lors qu'on permettrait aux SCOT d'être des "super-POS", très détaillés, se poserait inévitablement la pertinence de l'existence de deux niveaux de normes au plan local (le SCOT et le PLU). En outre, le document d'urbanisme opposable de base est le PLU qu'il convient de ne pas déposséder de son pouvoir prescriptif au bénéfice du SCOT.

Par ailleurs, on ne peut qu'être favorable à un renforcement de la coopération intercommunale. Pour autant, il n'y a pas lieu de s'engager sur le chemin d'un transfert obligatoire de la compétence PLU aux intercommunalités : si les communautés urbaines en bénéficient, c'est bien parce qu'il s'agit de la forme de coopération la plus intégrée ; pour les autres structures, il y a lieu de laisser les élus locaux décider du transfert éventuel de la compétence, comme le permettent d'ailleurs les dispositions actuelles du code général des collectivités territoriales et du code de l'urbanisme.

Conditions de mise en œuvre de ces propositions

A partir des orientations de travail ainsi définies, le MEDAD a engagé un premier travail de réécriture du code de l'urbanisme conformément à la commande du Président de la République de simplification du code de l'urbanisme. Ce travail concerne au premier chef les dispositions relatives à l'élaboration et au contenu des SCOT et PLU.

Le projet est actuellement en cours de concertation notamment dans le cadre du Comité Opérationnel n° 9 avant d'être soumis à examen interministériel.

V-1- Renforcement des SCOT actuels

1.1. Limites actuelles de la cohérence des SCOT, PDU, PLH et PDU

Les SCOT définissent les orientations applicables en matière d'urbanisme, de logement, de transport et de commerce. Celles-ci sont précisées et dotées d'un caractère programmatique dans les domaines du logement et des déplacements par les PLH et PDU. Les schémas de développement commercial (SDC) définissent une politique non opposable en matière d'implantations commerciales. Les SCOT sont opposables aux PLH, PDU et PLU, qui doivent, en cas d'incompatibilité, être révisés dans un délai de trois ans au-delà duquel le Préfet peut exercer son pouvoir de substitution. Ils sont en outre directement opposables aux opérations d'aménagement majeures dépassant 5 000 m² de SHON.

En dépit de l'obligation de compatibilité, les documents de planification ne sont pas toujours complémentaires ni harmonisés. Alors que le PLU est bien la déclinaison opérationnelle de la stratégie définie par le SCOT, le PDU ne se limite pas à la mise en œuvre du SCOT mais reprend des orientations directrices dont l'articulation avec le SCOT peut être problématique. C'est en particulier le cas des SCOT dont le périmètre est très supérieur à celui des PDU, qui s'en tiennent à une approche d'étude et de planification à long terme des déplacements, notamment à travers le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

La coordination des documents est pénalisée par la juxtaposition de procédures de durée (élaboration, approbation, validité) et de gouvernance (structures intercommunales et services de l'Etat) différentes, qui nuisent à la cohérence des contenus voire entraînent des contradictions. La création des SCOT visait précisément à instituer un document de référence de niveau supérieur mais n'a que partiellement atteint son objectif.

L'articulation des périmètres couverts par les documents de planification n'a pas encore été traitée de manière satisfaisante. Les PDU (hors Paris et Lyon) et les PLH sont le plus souvent élaborés par des EPCI, les SDC par les départements et les SCOT par des syndicats mixtes regroupant plusieurs EPCI et des communes isolées. Le dimensionnement des SCOT à l'échelle des bassins d'habitat est pertinent dans une approche de développement d'ensemble d'un territoire. Toutefois, la faiblesse institutionnelle des organismes chargés de l'élaboration des SCOT n'en fait pas de bons lieux de décision ni de programmation.

S'agissant plus spécifiquement des transports, la loi SRU prévoit une coordination des PDU par la possibilité laissée aux AOTU de déléguer l'élaboration de ces documents à un unique syndicat mixte, compétent sur un périmètre englobant les PTU concernés. La concertation des AOTU dans le cadre d'un document unique doit permettre de concilier les dimensions stratégiques et programmatiques. Cette option n'ayant encore jamais été exercée, il convient de s'interroger sur sa faisabilité et son attractivité. Le GART rappelle son souci que les documents de planification soient élaborés par des niveaux institutionnels disposant d'une légitimité démocratique et susceptibles de mettre œuvre les mesures prévues dans le PDU.

1.2. Amélioration du caractère prescriptif des SCOT

Avant d'envisager une réforme plus profonde dont l'impact ne pourra être perçu à court terme, le régime actuel comporte déjà plusieurs dispositions qui pourraient être renforcées par la loi Grenelle. Les SCOT peuvent notamment **subordonner l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux à la création de transports collectifs, imposer l'utilisation prioritaire de terrains déjà équipés ou situés en zone urbaine, ou encore prévoir la densification de secteurs faisant l'objet d'équipements importants**. Le constat d'une faible utilisation de ces possibilités appelle deux démarches conjointes :

- **un effort de pédagogie à destination des collectivités et des services de l'Etat**, qui pourra être appuyé par une démarche volontariste (circulaire aux Préfets ou ouverture de concertations avec les élus) sur des territoires soumis à des pressions d'urbanisation particulières et actuellement dépourvus de SCOT ou couverts par un document inadapté ;
- **un renforcement réglementaire ciblé à vocation opérationnelle.**

Les propositions formulées au titre du Grenelle seront portées par des véhicules législatifs multiples, dans le cadre de la réécriture du Code de l'urbanisme demandée par le Président de la République en décembre 2007.

Parmi les mesures immédiates susceptibles de figurer dans la loi Grenelle, la **réduction des délais de mise en compatibilité des PLU aux SCOT pour des opérations ponctuelles** est notamment prioritaire. Le SCOT serait rendu directement applicable après un délai inférieur aux trois ans habituellement laissés aux collectivités pour modifier leur PLU. Les communes réticentes à la densification de terrains desservis par une nouvelle liaison verraient ainsi leur pouvoir de blocage affaibli.

L'intention de doter les SCOT d'un caractère pré-programmatique, que signalerait la substitution au rapport de compatibilité d'une **notion de « transposition » du SCOT aux documents de niveau inférieur**, devrait être déclinée par les dispositions suivantes :

- **forcer la densification de l'urbanisation à proximité des pôles générateurs de déplacements, notamment des gares actuelles ou futures, dans le périmètre de zones de densification environnementale (ZDE)**. Le SCOT y fixerait des densités minimales. L'obligation de faire qui en résulterait pour les propriétaires impliquerait la mise en place d'un **droit de délaissement** ; la création d'une ZDE, qui devrait nécessairement apparaître dans le PLU, pourrait en outre conduire à l'instauration d'un **droit de préemption**.

Ces zones pourraient être délimitées a priori par une norme d'application systématique, par exemple sur un **périmètre de 500 m autour des gares et le long des lignes de TCSP**, ou au cas par cas par l'entité chargée d'élaborer le SCOT.

La mesure de la densité prévue par le SCOT devra être appréciée en regard de l'enjeu de fond, qui est celui d'une urbanisation équilibrée valorisant les territoires desservis : au-delà des surfaces bâties, elle pourra prendre en compte l'équilibre logement-activité ;

- diminuer le seuil d'opposabilité directe du SCOT actuellement fixé à 5 000 m² SHON ;
- imposer des contraintes préalables aux opérations de construction ; les obligations d'application générale porteraient sur des aspects **architecturaux, paysagers, énergétiques ou de qualité du bâti** et pourraient être circonscrites à des « éco-quartiers » identifiés dans le SCOT. Plus spécifiquement, les collectivités pourraient être contraintes à délibérer sur un **projet urbain d'ensemble autour de certaines nouvelles infrastructures** préalablement à toute construction ;
- imposer des contraintes préalables à l'ouverture à l'urbanisation de certaines zones ; **une étude d'impact obligatoire pourrait amener à interdire cette ouverture sans programmation de dessertes adaptées au trafic induit**, en volume et en mode. Les zones de densification devraient aussi avoir fait l'objet de réalisations suffisantes avant que de nouveaux espaces puissent être urbanisés.

Une étude d'impact plus ciblée, mettant l'accent sur la desserte en transports en commun, le trafic de marchandises et les retombées environnementales serait également demandée par les documents de planification préalablement à tout ou partie des **autorisations d'implantations économiques et commerciales**.

1.3. Facilitation de la cohérence des documents

L'élaboration et le suivi des PLU, PDU et PLH sont soumis à plusieurs principes d'application générale qu'il serait souhaitable d'affiner ou de compléter.

Le PADD des PLU pourrait ainsi inclure un **volet « projet de territoire »** dont l'objet serait précisément de faire état de la cohérence entre les orientations d'urbanisme du PLU et celles du SCOT. **Une démarche de « porter à connaissance » pourrait aussi être incluse aux travaux préalables à l'élaboration d'un PLU, d'un PDU ou d'un PDH**, sur la base d'une pratique déjà observée dans certains territoires. Elle permettrait, selon les cas, aux intercommunalités ou aux entités responsables des SCOT de faire valoir leurs points de vue sur les démarches entreprises aux différents niveaux de planification.

Un encadrement mieux spécifié de l'évaluation environnementale des documents de planification, prévue par le code de l'urbanisme conformément à la directive « plans et programmes », réduirait les différences importantes de méthode et de rigueur actuellement constatées. La définition de critères et d'indicateurs à un niveau réglementaire approprié, ainsi que l'introduction d'une participation du public, bénéficieraient à cette démarche.

L'adjonction d'une **dimension économique** permettrait d'apprécier la faisabilité des aménagements, qu'ils soient prévus explicitement par le SCOT ou induits par celui-ci, notamment pour ce qui concerne les transports.

S'agissant du suivi de la planification, qui lui non plus n'est pas normé, des **clauses de rendez-vous incluses dans les documents** pourraient imposer à la structure en charge de leur élaboration de dresser un rapport d'étape d'exécution. Elles permettraient de synchroniser les évaluations et les révisions des documents portant sur des échelles de temps et de territoire différentes, afin de faciliter le porter à connaissance sur la base d'informations actualisées. Lors de l'élaboration du PLU, une **preuve positive de compatibilité avec les autres documents de planification**, vis-à-vis de leur contenu initial et de leur état d'exécution,

pourrait être demandée et faire l'objet d'un point obligatoire à traiter dans le rapport de présentation.

Enfin, une **logique contractuelle dénuée de caractère réglementaire** pourra être encouragée sur certains périmètres stratégiques tels que les zones de densification évoquées ci-dessus. Des « **contrats d'axes** » ou « **contrats de gares** » encadreraient les engagements des acteurs de l'aménagement notamment en matière de financement et de droit des sols.

V-2-Unification des documents de planification urbaine

Le comité opérationnel n°7 élabore en cohérence avec le comité opérationnel « urbanisme et étalement urbain » un projet de réforme des documents de planification en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et de commerces. La logique retenue associe un **schéma directeur, étendant la portée des SCOT, et sa déclinaison dans des documents intégrant la dimension opérationnelle des PLU, PLH et PDU.**

1.1. Adoption d'un document unique sur un périmètre existant

91 des 290 SCOT en projet, en cours, ou approuvés le sont sur le périmètre d'un EPCI compétent en matière de PDU et de PLH. L'EPCI pourrait alors être autorisé à se doter d'un **document unique définissant des orientations générales en matière d'urbanisme, de logements, de déplacements et de commerce, mais comportant également les éléments de programmation qui figurent aujourd'hui dans les PDU et PLH**, ainsi que des dispositions contraignantes relatives aux implantations commerciales et à l'urbanisme.

Les éléments de programmation pourraient être revus à un rythme plus rapide que les révisions de SCOT, par exemple tous les cinq ans (au lieu de dix), selon une procédure simplifiée, à condition de rester dans le cadre du PADD. Une telle procédure aurait en outre l'avantage de conduire à un examen régulier des « indicateurs dédiés » prévus par le Grenelle.

Il n'est toutefois pas souhaitable d'encourager l'unification des documents sur des périmètres trop restreints, n'incluant pas la zone d'influence périurbaine des agglomérations couvertes par un EPCI. S'il n'est pas envisageable d'interdire l'adoption de documents unifiés aux EPCI qui le souhaiteraient, **les éventuelles incitations directes (financement de l'élaboration des documents) voire indirectes (mesures fiscales ou relatives au versement transport) devraient être orientées spécifiquement vers des territoires plus grands.**

1.2. Mise en cohérence sur des périmètres différents

Plusieurs bassins d'emploi importants sont couverts par des documents de planification non unifiés (2 PDU et 5 PLH dans le périmètre du SCOT de Nantes, 2 PDU dans celui de Rouen, un PDU et une politique globale de déplacements à Chambéry et Aix-les-Bains, etc.). Le SCOT de Nantes, **définissant des orientations d'urbanisme applicables à l'ensemble de la conurbation Nantes-Saint-Nazaire et renvoyant à des schémas de secteurs sur chacune des communautés**, fournit un exemple susceptible d'être étendu aux autres thématiques.

Le SCOT pourrait ainsi exprimer des **orientations préfigurant une programmation en matière de logements ou de déplacements, élaborée avec l'accord des autorités compétentes en matière de PDU et de PLH**. Son élaboration serait l'occasion d'apprécier l'équilibre du projet urbain en confrontant les problématiques de zonages territoriaux et de migrations induites à l'échelle de vastes aires urbaines, tout en laissant à des niveaux de gouvernance légitimes la responsabilité de doter les périmètres urbains et péri-urbains de prescriptions opérationnelles plus précises. L'adoption d'une nouvelle dénomination (« schéma 21 ») dans le Code de l'urbanisme entérinerait ce changement de portée du SCOT.

Des structures intercommunales unifiées à l'échelle des aires urbaines, sous forme de syndicat mixte ou de groupement d'intérêt public, assurerait la cohérence des orientations stratégiques lors de l'élaboration du SCOT. La loi SRU permettait déjà la constitution de syndicats mixtes dotés de compétences obligatoires ou optionnelles, notamment pour l'intermodalité et la tarification des transports urbains. **Une évolution du statut de ces syndicats portée par la loi Grenelle pourrait leur donner la compétence d'élaboration du SCOT, en levant les blocages réglementaires actuels qui empêchent l'adhésion d'un syndicat mixte à un autre syndicat mixte.**

La mise en application du SCOT par l'adoption d'une programmation en termes d'urbanisme et de déplacements devrait ensuite être réalisée sur des **territoires plus restreints, qu'il serait pertinent de faire correspondre aux périmètres de compétence des intercommunalités**. Celles-ci se dotaient de « schémas de secteur » analogues à ce que prévoyait la loi SRU, unifiant la maîtrise d'ouvrage des documents de planification thématiques ou au moins d'un « cœur » constitué des PLU, PLH, PDU et SDC.

Les mesures d'accompagnement souhaitables seraient notamment le transfert de la compétence d'élaboration du PLU aux communautés d'agglomération et une incitation financière à l'adoption de PLU intercommunaux. En anticipation, une première version des schémas de secteur pourrait prendre la forme d'un **PADD intercommunal, dont l'élaboration par les EPCI serait obligatoire mais n'emporterait pas de conséquences directes sur les PLU ou PDU dont ils n'ont pas la charge.**

S'agissant de la mise en cohérence des PDU et des plans climat-énergie territoriaux (PCET), pour lesquels le Grenelle a fixé un horizon de travail pluriannuel, aucune obligation réglementaire ne sera exprimée dans l'attente du résultat des études exploratoires menées par la DGUHC et l'ADEME. Il est souhaitable que l'articulation finale soit celle d'un PCET unifié à l'échelle du SCOT ou du schéma de secteur et comportant un volet déplacements ne s'écartant pas du contenu du PDU (ou de ce qui en tiendra lieu).

VI- Dépénalisation partielle des infractions au stationnement payant de surface

Proposition n°12

Le dispositif de l'amende forfaitaire est transformé en redevance forfaitaire. Maintien de l'amende forfaitaire majorée et de la chaîne actuelle de recouvrement et de contentieux en cas de non paiement de la sanction administrative. Il s'agit d'une des solutions proposées par la mission interministérielle d'inspection de juillet 2005

Dispositions législatives

Après l'article N, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Après l'article 529-11, il est inséré les dispositions suivantes :

Section II ter. Dispositions applicables aux contraventions en matière de stationnement payant

« Art. 529-12. - Pour les contraventions en matière de stationnement payant, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction passée entre le contrevenant et l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales.

«Art. 529-13. - La transaction est réalisée par le versement d'une redevance forfaitaire instituée par l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 et du 2° de l'article L. 2122-22 du code général des collectivités territoriales. Le montant de la redevance forfaitaire ne peut être inférieur au montant de l'amende forfaitaire prévue pour les contraventions de la première classe et ne peut excéder 2,5 fois ce montant.

« Ce versement est effectué entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction ou, dans les quinze jours à compter de cette constatation, auprès du service indiqué dans la proposition de transaction apposée sur le véhicule ou remise en mains propres au contrevenant.

« A défaut d'un versement effectué selon ces modalités, la proposition de transaction est adressée par courrier au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Il est alors ajouté à la somme due le montant des frais de constitution de dossier. Le paiement doit être réalisé auprès du service indiqué dans la proposition de transaction dans un délai de quarante-cinq jours à compter de cet envoi. Ce délai est porté à soixante jours en cas de paiement par télépaiement ou timbre dématérialisé.

L'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales peut demander aux services de l'Etat d'adresser, pour son compte, la proposition de transaction au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.. Dans ce cas la constatation de l'infraction doit être automatisée et les données d'immatriculation et d'infraction devront être transmises par voie dématérialisée aux services de l'Etat, dans des conditions fixées par décret.

« Art. 529-14. - Le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule, dans le délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi de la proposition de transaction, une protestation auprès de l'autorité publique en charge du stationnement payant sur voirie. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

« Art. 529-15 .- A défaut de paiement ou de protestation dans les délais mentionnés aux articles 529-13 et 529-14, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'autorité publique compétente au ministère public, et le titulaire du certificat d'immatriculation ou l'une des personnes visées aux deuxième et

troisième alinéas de l'article L.121-2 du code de la route devient alors redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée au profit du Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

« Art. 529-16. - La réclamation contre l'avis d'amende forfaitaire majorée prévue par l'article 530 n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. »

2° Au premier alinéa de l'article 530 du même code, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5 ou à l'article 529-15 ».

3° Au premier alinéa de l'article 530-1 du même code, après les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa de l'article 529-5 », sont ajoutés les mots : « ou de l'article 529-14, ».

4° Le deuxième alinéa de l'article 707-1 du même code est complété par la phrase suivante : **« Les comptables directs du Trésor en charge du recouvrement des amendes bénéficient d'un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules ou du système d'immatriculation des véhicules. ».**

II. Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1°. L'article L. 2213-6 est complété par les trois alinéas suivants :

« Est instituée une redevance forfaitaire telle que mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale, exigible du contrevenant en cas de non paiement ou de paiement insuffisant des droits précités relatifs au stationnement payant sur la voie publique.

« La gestion du stationnement payant sur la voie publique peut être confiée par convention à une personne morale de droit public ou privé dans le respect des règles de mise en concurrence propres à chaque catégorie de contrat. Cette convention ne peut pas avoir pour objet ou pour effet de dessaisir le maire des attributions qui lui sont dévolues par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 et en particulier la fixation des droits et redevances précités de stationnement.

« Lorsque les communes gèrent le stationnement payant sur voirie en régie directe, les recettes de stationnement payant sont encaissées par un régisseur de recettes ».

2°. L'article L. 2333-87 est complété par l'alinéa suivant :

« La délibération établissant les tarifs de stationnement détermine également le montant de la redevance forfaitaire qui est due par le contrevenant en cas de non-paiement de la redevance de stationnement, conformément aux dispositions des articles 529-12 à 529-16 du code de procédure pénale. »

3°. Après l'article L. 2333-87, il est inséré un article L.2333-87-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-87-1 - 1° Le montant des redevances et des redevances forfaitaires mentionnées à l'article L. 2333-87 et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier, est acquis à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent en vertu de l'article L.2333-87 du présent code.

« Dans le cas où la proposition de transaction mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale a été adressée au contrevenant par l'Etat, agissant pour le compte de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent, une fraction du montant de la transaction correspondant aux frais de constitution du dossier reste acquise à l'Etat selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

« La commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte compétent transmet à l'Etat l'information concernant le montant des redevances forfaitaires encaissées, quelles que soient les modalités choisies pour la gestion du stationnement payant sur voirie, selon une fréquence et des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

« 2° Par dérogation au 1° du présent article, le quart du produit brut des redevances forfaitaires perçues par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats

mixtes dont le siège est situé en région d'Ile-de-France, quelles que soient les modalités choisies pour leur encaissement, est reversé à la région d'Ile-de-France qui en reverse la moitié au Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Les modalités de calcul et d'exécution de ce versement, ayant le caractère de dépense obligatoire au sens des articles L.1612-15 et L.1612-16, sont fixées par arrêté des ministres chargés des collectivités territoriales et du budget.. »

4° L'article L. 2321-2 est complété comme suit :

« 33° les dépenses occasionnées par l'application du 2° de l'article L. 2333-87-1. »

5° Au dernier alinéa de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « par des agents de la ville de Paris placés sous l'autorité du préfet de police », **sont ajoutés les mots :** « ou, en matière de stationnement payant sur voirie, par des agents des personnes morales de droit public ou privé auxquelles la gestion du stationnement payant sur voirie a, le cas échéant, été confiée, agréés par le préfet de police. »

6° A l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un dernier alinéa ainsi rédigé :

« Sur les voies et portions de voies mentionnées aux deuxième et quatrième alinéas du présent article, la redevance forfaitaire prévue par l'article 529-13 du code de procédure pénale est établie après avis conforme du préfet de police. »

7° Au deuxième alinéa du 6° de l'article L. 1617-5, il est ajouté la phrase suivante : « Il comprend notamment un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules ou du système d'immatriculation des véhicules ».

III. Le code de la route est ainsi modifié :

1° L'article L. 130-4 est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° Les agents des personnes morales de droit public ou privé chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie, agréés par le préfet, ou à Paris, par le préfet de police ; »

2° Le I de l'article L. 330-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° Aux comptables directs du Trésor. Les personnes morales de droit public ou privé, chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues par l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, obtiennent communication de l'identité et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dès lors qu'elles ont pour seul but de lui adresser un formulaire de redevance forfaitaire constatant une infraction à la réglementation sur le stationnement payant, par l'intermédiaire d'un serveur national mis en place par les services de l'Etat selon des modalités fixées par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre de l'intérieur. »

IV. Le 4^{ème} alinéa de l'article 1-1 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, est ainsi rédigé :

IV

« 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales, ainsi que la moitié du montant des redevances forfaitaires perçues par les communes, établissements publics de coopération territoriale et syndicats mixtes au titre du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues au 2° de l'article L. 2333-87-1 du même code. »

V. Disposition transitoire

Sans préjudice de l'application de l'article 529-13 du code de procédure pénale et des articles L. 2213-6 et L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le montant de la redevance forfaitaire prévue à l'article 529-13 du code de procédure pénale, applicable par défaut à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions, est égal au montant de l'amende forfaitaire prévue pour les contraventions de la première classe.

VI. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application :

1° Des dispositions résultant du 1° du I du présent article, conformément aux dispositions de l'article 530-3 du code de procédure pénale ;

2° Des dispositions résultant des 1° au 6° du II du présent article ;

3° Des dispositions résultant du IV du présent article.

VII. Les dispositions des sections I à V du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

Exposé sommaire

Le présent amendement a pour objectifs d'améliorer le traitement des infractions mis en œuvre en cas de manquement par les automobilistes aux obligations liées au stationnement payant sur voirie et de renforcer la maîtrise des collectivités locales sur le dispositif général du stationnement payant, pour en faire un instrument au service de leur politique de déplacements.

Le projet d'amendement présenté vise à étendre au stationnement payant sur voirie, qui relève aujourd'hui du régime des contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comparable à celui qui existe pour les infractions commises en matière de transports publics (SNCF, RATP et transports urbains notamment). Le dispositif proposé offrira au contrevenant à l'obligation d'acquitter la redevance de stationnement, la possibilité de régler, par la voie d'une transaction, une redevance forfaitaire auprès de l'autorité compétente. En pratique, les dispositions prévues par l'amendement remplaceront l'amende forfaitaire actuelle de 11 euros, de nature pénale par une redevance forfaitaire.

L'instauration de la redevance forfaitaire, ainsi que son tarif, seront décidés pour les emplacements de stationnement payant, par le maire, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports urbains. Le dispositif a en effet vocation à s'appliquer quel que soit le fondement juridique qui a présidé à l'instauration du stationnement payant, qu'il soit issu du pouvoir de police du maire (L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales) ou d'une compétence de gestion domaniale (article L. 2333-87 du même code).

La proposition de transaction portant sur le règlement de la redevance forfaitaire sera communiquée au titulaire du certificat d'immatriculation par apposition sur le véhicule ou par notification au moyen d'un courrier. Dans ce dernier cas, des frais de constitution de dossiers seront demandés en supplément et le paiement devra être effectué en quarante-cinq jours à compter de la date d'envoi.

En cas d'échec de la transaction (non-paiement dans les délais imposés), l'officier du ministère public émettra une amende forfaitaire majorée qui sera adressée au titulaire de la carte grise. Le recouvrement et la contestation de cette amende se feront dans le cadre du droit commun en vigueur qui régit les amendes pénales, son produit restant acquis à l'État.

Les collectivités compétentes en matière de stationnement payant percevront les redevances forfaitaires qu'elles auront instaurées, au même titre que les redevances de stationnement.

Le projet donnera la possibilité aux collectivités locales compétentes en matière de stationnement payant, de déterminer le montant de la redevance forfaitaire, dans la limite d'un plafond fixé par la loi. Cette limite aura pour buts à la fois de garantir la proportionnalité de la sanction à la faute commise par le contrevenant et de conserver un attrait financier à la proposition de transaction. Cet attrait financier, ainsi que la dépénalisation d'une partie du processus mis en œuvre en cas de manquement, doivent permettre une baisse des contestations devant le ministère public.

Néanmoins, le montant de la redevance forfaitaire devra être encadré en prenant en compte le fait que l'amende forfaitaire majorée qui sera réclamée en l'absence de versement restera à 33 € (afin de continuer à différencier le stationnement payant du stationnement gênant) ; dès lors et afin de maintenir un effet de seuil entre la phase amiable et la phase contentieuse, le montant maximum de cette redevance ne pourra excéder 22, voire 25 €.

Ces dispositions permettront, sans préjudice des compétences de police du maire, le recours à des modes de gestion autres que la régie directe par les communes ou les groupements de communes pour le stationnement payant sur voirie, y compris la Ville de Paris, spécialement en ce qui concerne la constatation des contraventions et le recouvrement des redevances forfaitaires.

Le texte prévoit que les collectivités locales qui le souhaitent, pourront demander aux services de l'Etat d'effectuer pour leur compte les tâches de gestion des propositions de transaction (interrogation du fichier national des immatriculations, confection et envoi des propositions de transaction, encaissement, suivi des paiements, envoi des procès verbaux impayés au ministère public).

Cet amendement prévoit des dispositions spécifiques qui permettront de conserver le principe de versement au Syndicat des Transports d'Ile-de-France et à la Région Ile-de-France d'une partie des ressources tirées du stationnement payant dans cette même région.

Le droit de communication des comptables directs du Trésor est complété, pour leur ouvrir l'accès au fichier national des immatriculations.

Les dispositions prévues par cet amendement n'entreront en vigueur qu'à compter du 1^{er} janvier 2009, ceci afin de permettre aux collectivités locales compétentes en matière de stationnement payant de se préparer à la mise en place de la réforme. Ce délai sera mis à profit pour rédiger les décrets d'application qui, compte tenu de l'importance du projet, et de l'intérêt qu'il présente pour les collectivités territoriales, feront l'objet d'une large concertation.

A titre transitoire, le montant de la redevance forfaitaire applicable au 1^{er} janvier 2009 sera fixé par décret en Conseil d'Etat, jusqu'à sa fixation par l'autorité compétente.

Observations émises lors de la séance plénière du 4 mars 2008

Position du GART : Sur la question de la dépénalisation et de la décentralisation du stationnement, le GART considère que la proposition législative est un premier pas vers la mise en place d'un service public du stationnement. Il souhaiterait toutefois que le projet prenne en compte l'obligation du paiement de la redevance forfaitaire avant contestation, la réduction des délais et une harmonisation du seuil des différentes amendes. Par ailleurs, il estime que le montant de la redevance forfaitaire est très insuffisant et donc peu dissuasif dans les grandes agglomérations.

La plupart des associations d'élus estime que l'organisation du stationnement est un élément stratégique des politiques de déplacements.

Position du STIF : nécessité de garantir le principe de neutralité pour le STIF et la Région Ile-de-France par rapport au dispositif existant de répartition du produit des amendes de police par le comité des finances locales . (cf. courrier du Président JP HUCHON). La disposition législative proposée ci dessus n'apporte pas de garanties suffisantes sur le montant des ressources affectées au STIF et à la Région Ile-de-France.

Observations produites ultérieurement par la DGCL

Cette idée pose des questions sérieuses pour les finances des collectivités locales. Actuellement le produit des amendes est mutualisé et redistribué par l'Etat au profit des petites communes, de la région Ile-de-France, et du STIF. Si les amendes deviennent une redevance, les grandes villes en garderont le produit. Nous ne voyons pas de méthode satisfaisante pour neutraliser la perte pour les petites communes, la région Ile-de-France, et le STIF. Faire la réforme sans garantir sa neutralité financière poserait une question politique.

Le sujet a été discuté au sein du comité des finances locales, qui est l'instance que la Loi habilite à débattre de ces questions, et à donner un avis au Gouvernement. Il est apparu que les opinions sont pour le moins partagées. Les grandes villes sont pour, pour des raisons évidentes; les petites communes sont contre, pour des raisons évidentes aussi; les départements (qui sont chargés de redistribuer le produit aux petites communes) sont plutôt contre; la région Ile-de-France a écrit qu'elle est contre.

Actuellement les amendes sont une recette de l'Etat, qui est donc en mesure de fixer des conditions à l'emploi de ces fonds. Si elles sont dépénalisées, elles deviennent une redevance, qui est la contrepartie d'un service rendu, et qui est une ressource propre de la commune. On voit mal que dans ce cas l'Etat soit politiquement légitime, et juridiquement en mesure de donner une affectation à ces crédits au profit d'une politique publique déterminée, par exemple celle des transports.

La dépénalisation impliquerait que les communes ou, pour leur compte, les comptables, puissent interroger le fichier national des immatriculations. Sous réserve de vérification, ce n'est aujourd'hui techniquement pas possible pour les communes et rien ne garantit que cela le soit pour les comptables à l'avenir. En outre, il n'est pas envisageable que les communes ou les comptables interrogent les services de la circulation des préfectures, car ces services, qui sont déjà surchargés, ne pourraient pas absorber une tâche aussi lourde et vont connaître une évolution de leurs missions et de leurs effectifs du fait de la mise en place du nouveau système SIV.

En outre, rien ne garantit que cette réforme soit neutre pour le budget de l'Etat.

Enfin, l'idée selon laquelle cette dépénalisation pourrait être expérimentée doit être expertisée (une même infraction serait sanctionnée différemment suivant le lieu où elle est commise, dans un cas une transaction non pénalisée et dans l'autre une contravention pénale)

La DGCL considère que l'ensemble des conséquences et des modalités pratiques de ce projet n'a pas été envisagé et ne peut donc y être favorable.

VII- Proposition technique relative à la faculté ouverte aux autorités organisatrices de transport d'instituer un dispositif de péage urbain

Dans le cadre des travaux menés par un groupe de réflexion du centre d'analyse stratégique (CAS) un avant-projet de dispositions législatives ci-joint a été rédigé. Il s'agit à ce stade d'un document de travail.

Les principales dispositions de ce texte peuvent être résumées comme suit :

- possibilités pour les AOTU et le STIF d'instituer une taxe de péage urbain, dont le produit serait affecté aux actions de développement des modes de transport alternatif à la voiture particulière prévues par le plan de déplacements urbains,
- possibilité d'instituer un péage de cordon, ou de zone ou de réseau,
- modulation possible de la taxe en fonction de la pollution du véhicule ou de la congestion routière (situation géographique du véhicule, période horaire),
- institution de la taxe dans le cadre de l'élaboration ou de la révision du PDU, avec les mêmes conditions de mise à l'enquête publique,
- définition des modalités de réduction de la taxe en cas de perception de la taxe poids lourds ou du péage d'usage sur autoroute ou ouvrage d'art.

Le document joint en annexe IV a été élaboré à l'occasion de réflexions engagées au sein du centre d'action stratégique (CAS) auprès du Premier ministre, en parallèle avec les travaux des comités opérationnels du Grenelle de l'environnement.

Ce groupe de travail du CAS a associé le conseiller juridique du directeur général des routes à ses travaux. Le texte actuel qui n'est en aucune façon officialisé, constitue toutefois le résultat d'une réflexion approfondie du conseiller juridique qui sera utilisée dans le cadre de la concertation interministérielle.

L'objectif ultérieur consistera à proposer une disposition législative mettant à la disposition des collectivités territoriales et plus précisément des autorités organisatrices des transports urbains un nouvel outil de régulation permettant d'améliorer l'environnement, en luttant contre la congestion et en développement l'offre de transports inscrit dans le PDU.

La solution envisagée est celle d'un péage urbain, sous forme de taxe locale, qui, par ailleurs, procurerait des ressources utiles au financement, notamment, des investissements dans les réseaux de transport collectif.

Cet ensemble de dispositions nécessite des travaux complémentaires approfondis d'étude et de faisabilité et d'études d'impact, notamment en matière d'articulation avec le projet de taxe de poids lourds qui devrait figurer dans le texte du projet de la loi Grenelle.

Le STIF exprime de fortes inquiétudes sur les impacts de la mise en place d'un péage poids lourds du fait des risques de reports de trafic sur les axes non soumis à la taxation. Il exprime également ses doutes sur la possibilité d'instaurer un péage urbain en Ile-de-France dès lors qu'un péage poids lourds serait mis en place. Par conséquent, il demande avec le GART qu'une réunion de travail spécifique sur les effets de la taxe poids lourds en RIF soit organisée dans les meilleurs délais.

ANNEXE I

Compte rendu de la séance d'installation du 30 janvier 2008

« Le comité opérationnel sur les transports urbains et périurbains présidé conjointement par les Ministres et le Président du GART, Michel DESTOT, et animé par Patrick LABIA (SG MEDAD) et Etienne CREPON (DGUHC) a été installé le 30 janvier. La liste des participants est jointe en annexe au présent relevé de conclusions.

Les propositions issues du Grenelle ont vocation à être mises en œuvre rapidement, en s'appuyant sur la loi-cadre dont le contenu doit être finalisé pour le 15 mars 2008, puis par les lois de finances 2009 et suivantes. Les propositions concrètes retenues par le comité devront résulter d'un accord politique et technique, en cohérence avec les travaux des comités « urbanisme » et « rénovation urbaine ».

L'intention de l'Etat est d'aboutir, sur la base d'un état des lieux partagé et dans le respect de la décentralisation, à un projet global structuré.

Cette séance d'installation, à partir des interventions des responsables d'autorités organisatrices (Président du GART, Président du STIF, représentants de l'AMF, de l'ADCF, de l'ARF, de Villes et Banlieues), des opérateurs présents (Présidente de la SNCF, représentants de la RATP et des groupes de transport), et d'organismes publics (ANRU, Caisse des dépôts et consignations) a permis de faire converger les axes de travail et la méthode de travail, avec l'objectif rappelé par les ministres de pouvoir disposer des éléments législatifs nécessaires pour le début mars.

Les travaux porteront donc sur les infrastructures de transport en site propre avec une attention particulière à réserver au désenclavement des quartiers prioritaires, sur les compétences et la gouvernance des autorités organisatrices et les ressources complémentaires à dégager, et sur les problématiques spécifiques à l'Ile-de-France.

Trois comités techniques émanant du comité pleinier interviendront donc sur les champs suivants :

- infrastructures de TCSP province et désenclavement des quartiers
- compétences et ressources des autorités organisatrices
- infrastructures et compétences Ile-de-France

1. Axes de travail opérationnels

- **Infrastructures** : le programme de nouveaux TCSP à horizon 2020, dont le coût global est de 43 Md€ (estimation GART/ADEME), verra un réengagement de l'Etat à hauteur de 4 Md€ sur les 16 Md€ nécessaires à la réalisation des 1 500 km prévus en province. Les projets retenus à court terme, pour un financement prévisionnel de 2 Md€ d'ici 2013, doivent être identifiés au 1^{er} trimestre 2008.

Le soutien de l'Etat devra porter sur les projets de transports urbains guidés (tramways et métros), sur des bus à haut niveau de service (BHNS) adaptés aux agglomérations moyennes, ou sur la desserte périurbaine avec le renforcement du niveau de service des lignes régionales. Les besoins de modernisation ou de redimensionnement des réseaux existants devront être expertisés, de même que les projets déjà identifiés, notamment dans les contrats de projets Etat-Régions 2007-2013.

Le comité s'appuiera sur des critères de sélection relatifs au report modal au maillage du réseau et à l'impact urbain (densification, désenclavement).

- **Gouvernance locale** : le comité étudiera à la fois les modalités d'évolution des AOT vers un statut d'autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) et les modalités d'amélioration de la coordination entre les différentes autorités organisatrices à l'échelle des bassins de déplacements. En liaison avec le comité « urbanisme », il analysera les propositions en vue de parvenir à une meilleure harmonisation de l'urbanisme et des déplacements entre les agglomérations et leurs extensions périurbaines.

Les AOMD pourraient ainsi exercer de nouvelles compétences en matière de gestion de la voirie et d'organisation des déplacements (vélos en libre service et véhicules particuliers en « autopartage », taxis). Une importance prioritaire sera accordée à la cohérence entre ces orientations et les travaux du Grenelle portant sur l'unification des documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PLH), s'agissant notamment des périmètres (prise en compte du périurbain) et de la stratégie urbaine (densification le long des infrastructures nouvelles et existantes).

Une attention particulière sera portée à la répartition des compétences entre communes, agglomérations, départements, régions et les différents syndicats mixtes.

Les problématiques relatives au développement de l'intermodalité entre les réseaux (pôles d'échanges, tarification et billetterie intermodales, accessibilité, information multimodale, etc.) pourront conduire à des propositions techniques sans caractère législatif ou réglementaire.

2. Sujets transversaux

- **Financement** : quelle que soit l'échelle, la pérennité des mesures du Grenelle impose au comité de ne pas limiter son approche au budget de l'Etat et d'envisager la mobilisation de nouvelles ressources. Le renforcement souhaitable de la part de financements apportés par les usagers devra être apprécié dans le cadre des pouvoirs des AOT et de leur autonomie de gestion.

Les modalités d'intervention de l'Etat seront précisées à travers une circulaire, encadrant le calcul des subventions et fixant des critères que le comité élaborera selon les priorités du Grenelle. L'accroissement éventuel de la contribution des fonds d'épargne, gérés par la Caisse des dépôts et consignations au-delà des 4 Md€ déjà affectés au financement de projets de TCSP, devra faire l'objet d'un accord interministériel préalable.

L'évolution des financements aux autorités organisatrices et aux collectivités locales devra prendre en compte les propositions suivantes :

- dispositions législatives relatives au versement transport (déplafonnement des taux, lissage des franchissements de seuils, extension des périmètres d'assiette) ;
- tarification rendue possible des déplacements automobiles urbains, dont l'acceptabilité dépendra des retours rapidement perceptibles par les usagers
- fiscalisation de la densification urbaine par l'instauration d'une taxe sur les terrains valorisés par les nouvelles dessertes
- dépénalisation éventuelle des infractions en stationnement payant sur voirie
- **Desserte des quartiers prioritaires** : cet enjeu social de développement durable nécessite une prise en compte globale dont l'affectation d'une enveloppe de 500 meuros, en relation étroite avec les collectivités et l'ANRU, en vue d'aboutir à des projets cofinancés.
- **Outre-Mer** : au-delà des deux projets structurants déjà identifiés à la Réunion (tram-train en PPP) et en Martinique (TCSP inscrit au CPER 2007-2013),, les contraintes géographiques et financières auxquelles se heurtent les agglomérations pourront être envisagées par les évolutions attendues en matière de gouvernance. Le Secrétariat d'Etat à l'Outre-Mer sera associé aux sous-groupes de travail (financement des infras et compétences des autorités organisatrices).

3. Ile-de-France

Les priorités opérationnelles de la Région concernent les déplacements de banlieue à banlieue, qui bénéfieraient du lancement prioritaire de la Tangentielle Nord, de la modernisation des RER D (schéma directeur) et B et du débranchement du T4 à Clichy-Montfermeil. Au-delà, la mise en œuvre du Grenelle peut être l'occasion d'accélérer la réalisation des projets inscrits au CPER et de lancer la concertation sur la rocade automatique (Arc express).

Les travaux spécifiques à l'Ile-de-France seront réalisés conjointement avec le STIF et le conseil régional, en tenant compte de la difficulté pour tous les acteurs à prendre des engagements structurants dès le 1^{er} trimestre 2008. Ce groupe de travail spécifique associera la DGMT, la PRIF, le STIF, la Direction du Budget et l'ANRU.

4. Calendrier des réunions intermédiaires

- 13 février à 9h30 au GART : modalités d'intervention financière de l'Etat dans les opérations de TCSP, en lien avec la problématique du désenclavement des quartiers
- 21 février à 9h30 au GART : gouvernance, planification et compétences des autorités organisatrices
- 22 février à 9h30 à la DREIF (groupe Ile-de-France)
- 4 mars au GART sur la journée : examen d'un rapport intermédiaire identifiant les propositions concrètes, notamment celles de caractère législatif »

ANNEXE II

Relevé des conclusions de la séance du COMOP tenue le 21 février 2008 Gouvernance et compétence des autorités organisatrices

« La séance de travail du 21 février 2008, dont la liste des participants est jointe en annexe, avait pour objet d'examiner les dispositions législatives relevant des attributions du comité opérationnel et susceptibles d'être mises en œuvre par la loi Grenelle ou ultérieurement.

Autour d'un projet général d'évolution des compétences des AOT, les mesures envisagées doivent tenir compte de problématiques diverses : articulation des différents niveaux de collectivités territoriales, interfaces entre les réseaux urbains, périurbains, départementaux et régionaux, intermodalité, articulation entre les différentes compétences qui a un même échelon territorial, concourent à l'exercice de la compétence déplacements et à la mise en œuvre du PDU.

Les propositions présentées à ce stade n'ont qu'un statut d'orientations de travail et nécessitent pour la plupart une validation interministérielle pouvant les faire évoluer sensiblement.

1. Evolution du statut de syndicat mixte SRU

Les syndicats mixtes SRU détiennent des compétences obligatoires (coordination des services, de la tarification et de l'information) et facultatives qui peuvent les rendre à même d'offrir un véritable service uniifié. L'incitation par le VT prévue par la loi SRU n'ayant pas suffi, le comité opérationnel étudie une évolution du statut de ces syndicats mixtes.

La proposition formulée à ce stade consiste à permettre à un syndicat mixte de transports déjà constitué d'adhérer à un syndicat mixte SRU, par dérogation à un principe général établi par la jurisprudence du Conseil d'Etat (décision du 5 janvier 2005 « Société des eaux du Nord »). Elle devrait résoudre certains blocages signalés par le GART, notamment dans la région Nord Pas-de-Calais.

2. Auto-partage

Le comité opérationnel soumettra à validation les principales dispositions reprises de la proposition de loi présentée en 2006 par R. Ries et adoptée à l'unanimité par le Sénat. La loi Grenelle définirait ainsi les conditions dans lesquelles les AOT pourraient proposer **un service d'auto-partage défini comme la mise en commun pour des abonnés d'une flotte de véhicules pour une durée limitée**. Un tel service pourra soit être une activité privée, développée par une entreprise, une association, une coopérative, etc, soutenue par l'AO, soit être érigée par cette dernière comme un service public et, de ce fait, organisée par elle.

L'enjeu pour l'Etat consiste à encadrer les dynamiques locales, plusieurs collectivités et sociétés privées étant déjà porteuses de projets. La loi introduira notamment le **principe d'une labellisation, définie par décret dans des termes généraux : le décret définira un certain nombre de critères qui constitueront le pré-requis pour un soutien public de l'activité (ces critères seront la contrepartie de facilités en matière de stationnement - places réservées, notamment), libres aux collectivités de définir d'autres critères si elles le souhaitent.** Elle ne préjuge pas du cadre contractuel dans lequel ces services seront mis en œuvre (DSP, régie, entrée libre après agrément, etc.).

3. Organisation de libres-services « vélo »

Au-delà de la possibilité déjà ouverte par la loi SRU d'allouer des produits du versement transport au financement d'opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun vélo de libres-services « vélo », le GART souhaite leur conférer un statut de compétence communautaire dans le cadre du projet « d'autorité organisatrice de la mobilité durable ». **L'organisation de ces services pourra constituer une compétence optionnelle des AOT, sous réserve de la définition de l'intérêt communautaire**, à l'image de ce qui est prévu pour l'auto-partage.

4. Majorations du versement transport

- **Communes touristiques**

L'instauration d'un VT sur le périmètre des communes touristiques de moins de 10 000 habitants (y compris celles non incluses dans un périmètre de transports urbains, et avec majoration de 0,2% pour celles incluses dans un PTU) présente plusieurs difficultés. Les communes touristiques bénéficient déjà de la taxe de séjour et de compléments de DGF (part touristique, prise en compte des résidences secondaires dans les parts de droit commun). En outre, leur petite taille n'en fait généralement pas le bon niveau de traitement des problématiques de transports urbains. Enfin, la définition même des communes touristiques, non revue depuis 1993, est en cours de mise à jour. Le GART souhaite que l'ouverture aux communes touristiques de moins de 10 000 habitants d'instituer le VT soit subordonnée à la constatation de l'existence préalable d'un périmètre de transport urbain.

L'impact de cette mesure devra par ailleurs être apprécié en regard de sa visibilité politique : son impopularité auprès des entreprises pourrait fragiliser le dispositif du VT dans son ensemble.

Le CGPC analysera les conditions de transposition de cette proposition aux stations de sports d'hiver.

Par ailleurs, le GART souhaite que la taxe sur le nombre de passagers embarqués à destination de certains espaces naturels protégés (les parcs nationaux, les réserves naturelles, les sites classés ou inscrits au titre de la loi du 2 Mai 1930, et les terrains du Conservatoire du littoral), instaurée par l'article 48 de la loi n°95-101 du 2 Février 1995, dite « Loi Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, soit revue dans ses modalités d'application et de perception et étendue.

- **AOTU de moins de 100 000 habitants**

La proposition présentée consiste à accorder une **majoration du taux plafond aux AOTU s'engageant dans la réalisation d'un TCSP routier ou guidé**. Par homothétie avec la mesure existante équivalente pour les AOTU de plus de 100 000 habitants (de 1% à 1,75%), le plafond pourrait être porté de 0,55% à 0,90%, sous réserve du début effectif des travaux dans un délai de 5 ans.

5. Documents de planification territoriale

Le comité opérationnel examine en cohérence avec le comité opérationnel « urbanisme » un **projet de réforme des documents de planification en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et de commerces**. La logique retenue associe un schéma directeur, étendant la portée des SCOT, et sa déclinaison dans des documents intégrant la dimension opérationnelle des PLU, PLH et PDU.

Il serait aussi prévu un **renforcement ciblé de l'opposabilité des SCOT visant à forcer la densification de l'urbanisation à proximité des pôles générateurs de trafic, notamment des gares actuelles ou futures, à subordonner l'implantation de certaines activités industrielles ou tertiaires à la présence de dessertes adaptées et à réduire les délais de mise en compatibilité**.

Outre les quelques règles prescriptives contenues dans les SCOT et opposables aux PLU, la cohérence entre les niveaux de planification serait facilitée par la systématisation du porter à connaissance de l'entité en charge du SCOT vers les collectivités élaborant leurs documents de programmation et par une synchronisation des révisions (sans remettre en cause les différences d'échelle de temps entre SCOT, PDU et PLU).

Ces dispositions n'ont pas vocation à être formulées dès la loi Grenelle, mais à prendre la forme de préconisations préalables à la réécriture totale du code de l'urbanisme (hors permis de construire), **commandée par le Président de la République en décembre 2007 et à laquelle l'Etat procèdera par un vecteur approprié en 2008 et 2009**. Les nouveaux documents de planification qui seront ainsi créés permettront de mieux articuler les contenus des SCOT, PDU, PLH et PLU dans les cas où leurs périmètres sont confondus (Orléans), en réponse aux attentes des collectivités et bien que le projet dans son ensemble vise plutôt à l'adoption de SCOT sur de plus grands territoires.

Il en va de même pour la mise en cohérence des PDU et des plans climat-énergie territoriaux, pour lesquels le Grenelle a fixé un horizon de travail pluriannuel. Le caractère récent de ce dispositif invite en effet à la prudence en matière d'instauration d'obligations réglementaires, en s'appuyant d'abord sur l'évaluation en continu des démarches locales volontaires. La question spécifique de la production de gaz à effet de serre par les opérations d'aménagement, en y intégrant les déplacements, fait toutefois dès à présent l'objet d'une étude DGUHC-ADEME qui devrait aboutir rapidement à l'inscription obligatoire de ce thème aux PADD des SCOT.

6. Péage urbain

Un travail préliminaire a été réalisé par le comité d'analyse stratégique (CAS) sur la base de travaux effectués en IDF par la DREIF et la DIRIF, et aboutira à une échéance plus lointaine que le Grenelle. En articulation avec la tarification interurbaine traitée par l'Etat, **la gestion du péage urbain incomberait à l'AOT, qui pourrait en réaffecter les produits au financement de nouvelles infrastructures. Le travail à venir portera sur le choix d'un ou de plusieurs type(s) de péage (cordon, zone ou réseau)** et sur son harmonisation avec la taxe poids lourds que le MEDAD prévoit d'introduire dans la loi Grenelle.

Cette proposition devra s'inscrire dans une réflexion plus générale sur le financement des politiques de déplacements et de la décongestion de l'existant par de nouvelles ressources et tenir compte de contraintes de principe et de procédure. L'autonomie des collectivités sera ainsi restreinte, les bases, taux et modes de recouvrement du péage ne pouvant être fixés qu'au niveau législatif.

Les possibilités d'une extension du dispositif aux communes et de contraintes sur l'affectation des ressources, ainsi que l'articulation du péage urbain avec le pouvoir de police du Maire, seront expertisées au fil des réflexions à venir. Un rapport d'étape devrait pouvoir être au 1^{er} semestre 2008.

7. Dépénalisation et décentralisation du stationnement

A partir des principales dispositions du projet d'amendement à la loi « sécurité et développement des transports » de décembre 2005, la proposition consiste à permettre aux autorités compétentes de substituer à l'amende forfaitaire une indemnité transactionnelle recouvrée directement auprès du fautif, le régime de l'amende forfaitaire majorée continuant de s'appliquer après un certain délai. L'option serait offerte aux collectivités dans le cadre d'une expérimentation. L'intérêt principal est la possibilité d'une modulation de la tarification en fonction, d'une part du contenu des documents de planification, afin d'améliorer la cohérence des politiques locales en matière de transports urbains et de stationnement de surface, et d'autre part du prix de l'heure de stationnement.

Les implications budgétaires d'une telle réforme sont difficiles à apprécier, bien que le MEDAD et la DGCL n'envisagent pas de remettre en cause le principe du reversement d'une partie des pénalités de stationnement au STIF et à la Région Ile-de-France. La décentralisation rend plus aléatoire l'utilisation de fait du produit des redevances comme fonds de péréquation : **sauf disposition législative expresse, la ressource ne sera pas affectée et les collectivités ne seront pas tenues à un reversement spécifique.** En revanche, **le niveau actuellement faible et peu dissuasif de l'amende forfaitaire laisse supposer que la décentralisation sera l'occasion pour les collectivités de générer un profit supplémentaire, au moins en Ile-de-France.**

La loi Grenelle pourrait permettre l'inscription dans le Code pénal et le CGCT du principe de la dépénalisation du stationnement, mais pourrait ne constituer qu'une première étape avant le transfert éventuel d'une compétence en matière de voirie aux communautés d'agglomération et aux communautés de communes une mise en cohérence avec l'article L. 2333-87 du CGCT. »

ANNEXE III

Relevé de conclusions de la séance du 22 février 2008 Île-de-France

« Dans le cadre défini par les conclusions du Grenelle de l'environnement et par les priorités affichées récemment par l'Etat, la problématique des transports urbains en Île-de-France s'apprécie à trois échelles de temps distinctes :

- élaboration de la loi-cadre Grenelle (mars) ;
- suites à donner au plan « Respect et égalité des chances », notamment sous la forme d'un avenant au CPER (protocole de préfiguration au 2^e trimestre) ;
- propositions structurantes à soumettre au CIACT (fin 2008).

La séance de travail du 22 février 2008, dont la liste des participants est jointe en annexe, visait à confronter les positions de l'Etat, de la Région et du STIF en vue d'aboutir à des orientations communes.

1. Propositions susceptibles de figurer dans la loi Grenelle

1.1. Transports scolaires

La proposition du comité opérationnel vise à proroger de deux ans la période dérogatoire de trois ans prévue par la loi du 13 août 2004 en matière de transfert au STIF de l'organisation des transports scolaires et qui vient à échéance le 30 juin 2008. Le comité propose également de permettre au STIF de conférer aux départements un statut d'autorités organisatrices de second rang leur permettant de subdéléguer tout ou partie de ces compétences à des autorités organisatrices de proximité. Ne présentant pas d'enjeu politique majeur et ne conduisant pas à revoir le droit à compensation, cette mesure vise à anticiper le transfert éventuel aux départements de la compétence en matière de transports scolaires, que souhaite à terme le STIF. Afin de s'appliquer à la rentrée 2008, le dispositif de prorogation devra être adopté avant le 30 juin 2008.

1.2. Dépénalisation et décentralisation du stationnement

Le STIF n'est pas directement concerné par le projet de statut d'autorité organisatrice de la mobilité durable, dotée de compétences en matière de transport et de voirie, que soutient le GART. Ces AOT/AOMD pourraient décider de substituer à l'amende forfaitaire une indemnité transactionnelle recouvrée directement auprès du fautif, le régime de l'amende forfaitaire majorée continuant de s'appliquer après un certain délai. L'intérêt principal serait la possibilité d'une modulation de la tarification du stationnement en fonction du contenu des documents de planification. Ni cette proposition, ni le transfert éventuel aux communautés d'agglomération d'une compétence sur la voirie, n'ont encore fait l'objet d'une validation interministérielle.

Le MEDAD et la DGCL n'envisagent pas de remettre en cause sur le fond le versement d'une partie des pénalités de stationnement au STIF et à la Région (principe de neutralité) ; toutefois, le prélèvement sur des indemnités perçues de manière décentralisée sera plus difficile à mettre en œuvre que le circuit de financement actuel à partir de la répartition du produit des amendes assurée par le comité des finances locales.

Le STIF rappelle que toute évolution du dispositif doit garantir au STIF et à la région un niveau de recettes identiques à celui procuré par le système actuel de répartition du produit des amendes.

1.3. Versement transport

La proposition qui est portée par le STIF s'inscrit dans le cadre plus global du mandat donné au Président JP HUCHON par le Conseil du STIF. En ce qui concerne le VT, elle consiste d'une part à relever les taux plafond dans tous les départements d'Ile-de-France, générant des ressources supplémentaires immédiates, et d'autre part à demander une modification des seuils d'assujettissement au VT (extension aux entreprises et organismes employant moins de 9 salariés). Le DREIF observe que ne figurant pas en tant que telle dans les conclusions du Grenelle, elle pourrait susciter l'opposition des entreprises (MEDEF).

Il a été souligné *par les services de l'Etat* que cette proposition doit être replacée d'une part dans le cadre d'une réflexion plus globale sur le financement des transports publics en Ile-de-France à affiner courant 2008 et d'autre part dans la stratégie fiscale de l'État (revue générale des prélèvements obligatoires)

Il est rappelé toutefois que le STIF ne dispose pas de marge de manœuvre sur le VT, la décentralisation de 2004 ayant été faite à taux plafond inchangés.

1.4. Transfert du pouvoir de police sur les voies supportant des TCSP

La réforme du statut de « route à grande circulation » (RCG) va conduire à une réduction importante du linéaire de voies sous ce statut et à transférer le pouvoir de police actuellement de la responsabilité du Préfet de département vers les maires des communes traversées.

Or devant les réticences de certaines communes à faciliter la circulation des tramways et des bus en site propre (dégradation de la vitesse commerciale par les feux rouges), il pourrait être proposé de confier le pouvoir de police de circulation sur les axes supportant des lignes de TCSP au président du Conseil général voire à l'AOT. Ce transfert serait justifié par la démonstration, lors de l'enquête publique, que la liaison constitue un axe majeur de transports collectifs. A défaut, et ou le temps de conclure sur ce point, la disposition nationale envisagée (transfert au préfet) s'appliquerait.

1.5. Convergence des documents de planification

Le comité opérationnel élabore en cohérence avec le comité opérationnel « urbanisme et également urbain » un projet de réforme des documents de planification en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et de commerces. La logique retenue associerait un schéma directeur, étendant la portée des SCOT, et sa déclinaison dans des documents opérationnels intégrant la dimension opérationnelle des PLU, PLH et PDU.

La loi Grenelle prévoirait aussi un renforcement ciblé de l'opposabilité des SCOT visant notamment à forcer la densification de l'urbanisation à proximité des pôles générateurs de trafic, notamment des gares actuelles ou futures, à subordonner l'implantation de certaines activités industrielles ou tertiaires à la présence de dessertes adaptées et à réduire les délais de mise en compatibilité des PLU.

La transposition de ce dispositif à l'Ile-de-France n'a pas encore été envisagée et pourra faire l'objet de réflexions associant l'Etat et la Région en 2008.

2. Identification et financement des infrastructures

L'Ile-de-France n'a pas fait l'objet d'une approche aussi transversale que la province en termes de méthodologie et de dimensionnement budgétaire. Aucune contribution de l'Etat n'a été arrêtée à ce stade, hors de ce qui a été acté dans le contrat de projet

Toutefois, le plan « Respect et égalité des chances » prévoit l'affectation de 500 M€ à des opérations contribuant au désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Cette somme devrait être réservée au sein des crédits consacrés d'ici 2013 aux projets de TCSP soutenus par l'Etat suite au Grenelle, et pourraient bénéficier significativement à l'Ile-de-France compte tenu de sa densité en quartiers prioritaires.

Il est rappelé que par ailleurs le GART a demandé que des crédits spécifiques soient accordés à l'Ile-de-France, à l'instar de ce qui a été prévu pour les agglomérations en régions, et estime que c'est sur ces crédits, et non sur l'enveloppe prévue explicitement pour les agglomérations hors Ile-de-France, que devraient être financées les opérations contribuant au désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville en Ile-de-France.

La volonté affichée par la Région de privilégier les opérations déjà identifiées et répondant aux besoins les plus urgents devrait pouvoir être confirmée par leur inscription dans un avenant au contrat de projet Etat-Région (CPER) prévu en 2008. Sont concernés :

- le débranchement du T4 à Clichy-Monfermeil et le tram-train Massy – Evry, projets connus et récemment annoncés par le Ministre d'Etat et le Président de la région ;
- le bouclage financier de la Tangentielle Nord Sartrouville – Noisy-le-Sec par l'ajout de 65 M€ de l'Etat aux contributions de la Région et du Conseil général ;
- 20 M€ de subventions de l'Etat à un plan Bus-Banlieues spécifique (liés à 20 M€ de la Région), qui seront alloués par un comité de pilotage Etat – Région – STIF après confrontation des projets proposés aux enjeux sociaux et urbains ;
- un « engagement de meilleurs efforts » en vue du raccordement des RER B et D par le barreau de Gonesse.

La direction du budget a fait part de ses réserves sur le principe de l'inscription de ces crédits dans un avenant au CPER.

3. Visions stratégiques à soumettre au CIACT du deuxième semestre 2008

3.1. Compétitivité métropolitaine

Les réflexions préalables au CIACT mettront en perspective les projets majeurs identifiés par le STIF (schéma directeur des RER D et C puis B, le premier étant déjà engagé 200 M€ auxquels s'ajoutent 230M€ au titre du matériel roulant, le renouvellement du matériel roulant du RER A estimé à 2 Md€) dans le cadre de scénarios de décongestionnement des tronçons centraux. Ceux-ci ont en effet un rôle polarisateur sur l'ensemble de l'économie francilienne

Le STIF insiste sur la nécessité que l'Etat tienne ses engagements au titre des opérations prêtées et inscrites au CPER.

Ces sujets seront mentionnés par le comité opérationnel à l'échéance du 15 mars en tant qu'orientations de travail, auxquelles il sera proposé de donner suite dans le cadre de groupes de travail spécifiques pilotés par la DREIF et la DGMT.

3.2. Mobilisation de nouvelles ressources financières

La loi Grenelle introduira une « taxe poids lourds » sur le réseau routier national non concédé. Elle constitue une première étape vers une tarification de l'utilisation du réseau visant à la fois à la décongestion des tronçons sensibles et au financement de nouvelles liaisons. Le modèle retenu est celui d'un péage d'axe, internalisant en partie les effets de report par l'inclusion de routes départementales dans les périmètres soumis à péage. Outre le degré de pollution, la taxe pourrait être modulée selon la congestion des secteurs, dans le cadre autorisé par la directive « Eurovignette ».

S'agissant du péage urbain, un travail préliminaire a été réalisé par le centre d'analyse stratégique (CAS) sur la base des travaux réalisés par la DREIF et la DIRIF et aboutira à une échéance plus lointaine que le Grenelle. En articulation avec la tarification interurbaine traitée par l'Etat, la gestion du péage urbain incomberait à l'AOT, qui devrait en réaffecter les produits au financement de nouvelles infrastructures. Le travail à venir portera sur le choix d'un type de péage (cordon, zone ou réseau) et sur son harmonisation avec la taxe poids lourds.

Le STIF demande que le dispositif de taxation des poids lourds envisagé au plan national permette de vraies marges aux AO pour instaurer des systèmes de péages de zone et que des dispositions soient prévues pour prémunir les collectivités concernées de transfert sur voirie départementale voire locale de trafic poids lourds très pénalisants s'il y a mise en œuvre de péages d'itinéraires au plan national.

Ces dispositifs devront s'insérer dans une réflexion plus générale sur le financement des nouveaux projets de transports en Ile-de-France et sur l'équilibre budgétaire de l'AFITF et du STIF. Les nouvelles sources de financement potentielles seraient, en dehors de la tarification, d'abord de nature fiscale, à travers des dispositifs permettant de récupérer une partie des plus-values générées par les projets d'infrastructures :

- taxation de la valorisation des terrains (plus-values latentes ou prélèvement lors de la cession), actuellement expertisée par les services de l'Etat et devant faire l'objet à échéance du 1^{er} semestre 2008 d'une mission interministérielle en vue d'une formalisation éventuelle dans le PLF 2009 ;
- mise à jour du zonage et des taux des taxes sur l'immobilier (bureaux notamment) –création et redevance annuelle (alimentant notamment la Région Ile-de-France), qui constituent un gisement de ressources encore incomplètement exploité, un complément de ressources de l'ordre de 50 meuros est envisageable ;
- contribution des aménageurs et des collectivités à l'équipement des secteurs bénéficiant de nouvelles infrastructures par la captation (par exemple via le FSRIF) des ressources provenant du suréquilibre emploi-habitat.

Des pistes contractuelles pourront également être explorées dans certains contextes particuliers : participation du plan de renouveau de la Défense à hauteur de 100 M€ pour EOLE ou le RER A, appel à des financements privés. »

Le STIF et la Région rappellent la demande relative au transfert du FARIF qui permettrait sans tarder de récupérer une partie de ces plus-values au profit des transports.

ANNEXE IV

Péages urbains

Document de travail établi par le centre d'analyse stratégique et non validé par le COMOP

Article 1^{er}:

Au sens de la présente loi, on entend par péage urbain, une taxe perçue à l'occasion de l'utilisation de la voirie par les véhicules terrestres à moteur (à l'exclusion des véhicules non soumis à immatriculation et –éventuellement – des cyclomoteurs), de tout ou partie de la voirie, délimitée à l'intérieur de la zone de compétence d'une autorité organisatrice des transports urbains.

Le péage est dû par le propriétaire du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule fait l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location d'une durée de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire.

Cette taxe a pour objet de réduire la congestion, de lutter contre la pollution et la consommation de combustibles fossiles, d'améliorer les conditions d'environnement de l'ensemble des habitants du secteur concerné et de favoriser l'utilisation des moyens de transport publics ou collectifs.

Le produit de la taxe, déduction faite des frais de perception, est affecté aux actions prévues dans le plan de déplacements urbains.

Une fraction minoritaire du produit peut être répartie entre les collectivités au titre du financement d'opérations d'aménagement de leur territoire.

Article 2

Le péage urbain peut être institué par l'autorité organisatrice des transports urbains, et le STIF en Île-de-France, dans les agglomérations couvertes par un plan de déplacements urbains.

Article 3

Le péage urbain, peut être organisé selon l'une ou l'autre des procédures suivantes :

- a) soit un péage de cordon dans lequel la taxe est perçue forfaitairement à l'occasion du franchissement d'un périmètre géographique défini ;
- b) soit un péage de zone dans lequel la taxe est perçue à l'occasion de la circulation à l'intérieur d'une zone préalablement définie et peut être en partie ou en totalité proportionnelle à la distance parcourue ;
- c) soit un péage de réseau dans lequel la taxe est perçue à l'occasion de la circulation sur un réseau continu de voies rapides préalablement défini.

La taxation peut combiner ces différents types de péage, à condition que les assiettes correspondantes ne se recouvrent pas

Toute autre organisation du péage urbain est prévue par une loi spéciale.

Article 4

L'autorité organisatrice des transports urbains définit les assiettes et les points de prélèvements de la taxe dans le respect de l'article 3 ci-dessus.

Article 5

Le montant maximum de la taxe est au plus égal à **50** fois le montant le plus élevé de la taxe kilométrique poids lourds à l'essieu prévue par l'article 285 septies du code des douanes, montant qui peut être doublé pour les périmètres de taxation englobant plus de 500 000 habitants. Lorsque la taxe est forfaitaire pour la mise en oeuvre des procédures prévues aux a) et b) de l'article 3 ci-dessus, ce montant maximum est déterminé pour une distance parcourue égale aux rayons d'un cercle de superficie égale à celle de la zone considérée.

La taxe peut être modulée selon des périodes horaires ou hebdomadaires, à condition que la valeur a maximale n'excède pas le double de la valeur moyenne retenue.

Elle peut être différenciée suivant la nature ou le type des véhicules terrestres à moteur concerné, pour tenir compte de leur incidence sur la congestion ainsi que de la pollution de l'air qu'ils engendrent.

Un décret en Conseil d'État définit, le cas échéant, les catégories de véhicules à différencier, à défaut de classement des véhicules dans la classe d'émission EURO au sens de l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE modifiaient du Parlement européen et du conseil du 17 juin 1999 relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en fonction de leur pollution.

Article 6

Le montant de la taxe peut être modulé pour tenir compte de la situation particulière des redevables, notamment des personnes à faibles revenus ou qui sont contraintes à utiliser un véhicule pour des trajets quotidiens dans des conditions telles que la durée d'un déplacement en utilisant des transports collectifs serait au moins égale au double de celle qui résulte habituellement de l'utilisation d'une voiture particulière aux heures d'utilisation considérées.

Les véhicules assurant une mission de service public en rapport avec l'objet de la taxe peuvent être dispensés de son paiement. Peuvent notamment bénéficier de cette exonération les taxis, les véhicules de transports en commun et les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.

Article 7

Le péage urbain est un élément constitutif du Plan de déplacements urbains défini à l'article 28 de la LOTI. Il est institué dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de ce plan, selon les modalités définies à l'article 28-2 de la LOTI,

Dans ce cas, le projet d'élaboration ou de révision du PDU précise l'assiette de la taxe, ses modalités de perception, sa modulation temporelle, le taux applicable aux diverses catégories d'usagers et l'affectation de principe du produit de la taxe.

Les dispositions du péage doivent être justifiées par une évaluation comparative chiffrée des avantages et inconvénients de la solution retenue et de solutions alternatives envisageables, au regard des enjeux économiques sociaux et environnementaux, et notamment les impacts sur l'amélioration des services de transport selon les différents modes, et sur les conditions de mobilité des différentes catégories d'usagers

Article 8

En Île-de-France, le STIF peut engager la procédure préalable à l'institution d'un péage urbain, dont il assurera l'exploitation

Article 9

Le péage urbain est un élément constitutif du Plan de déplacements urbain défini à l'article 28 de la LOTI. Il est institué dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de ce plan, selon les modalités définies à l'article 28-3 de la LOTI applicable à l'Île de France,

Dans ce cas, le projet d'élaboration ou de révision du PDU précise l'assiette de la taxe, ses modalités de perception, sa modulation temporelle, le taux applicable aux diverses catégories d'usagers et l'affectation de principe du produit de la taxe.

Les dispositions du péage doivent être justifiées par une évaluation comparative chiffrée des avantages et inconvénients de la solution retenue et de solutions alternatives envisageables, au regard des enjeux économiques sociaux et environnementaux, et notamment les impacts sur l'amélioration des services de transport selon les différents modes, et sur les conditions de mobilité des différentes catégories d'usagers

Article 10

Si tout ou partie du périmètre de péage urbain inclut une route sur laquelle est perçue la taxe prévue aux articles 269 et 285 septièmes du code des douanes, le montant du péage urbain est réduit d'un montant égal à celui de la taxe versée par ailleurs par usagers pour l'usage de la section de tarification comprise en tout ou partie à l'intérieur de la frontière du péage urbain.

Article 11

Si tout ou partie du périmètre du péage urbain inclut une autoroute ou un ouvrage d'art sur lequel est perçu un péage d'usage en application des articles L.122-4 et L.153.1 du code de la voirie routière, le montant du péage urbain est réduit d'un montant égal à celui du péage perçu par ailleurs par l'autorité maître d'ouvrage de l'infrastructure ou par le concessionnaire habilité.

Article 12

L'autorité qui a institué le péage définit les modalités de la perception de la taxe et notamment les conditions précises de son paiement dans le respect des règles ci-dessous.

À défaut de l'utilisation d'un équipement électronique embarqué permettant l'enregistrement automatique des éléments nécessaires à l'établissement de la taxe, le redevable déclare les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe dans les conditions fixées par l'autorité qui l'a instituée de telle sorte que l'usager soit informé qu'il peut accéder à proximité du point de passage à un poste de perception manuel du péage.

Lorsqu'il est prévu que la taxe peut être perçue à l'aide d'un dispositif électronique embarqué, ce dernier est conforme aux dispositions des articles L119-1 et L119-2 du code de la voirie routière.

Article 13

Lorsque le redevable a passé un contrat avec une société habilitée soit par l'État, soit par des concessionnaires, soit par l'autorité, pour fournir un service de télépéage dans les conditions d'interopérabilité résultant de l'application de la directive la directive 2004/52 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, le montant de la taxe à percevoir à raison de l'ensemble des trajets taxables réalisés par le redevable au cours du mois concerné et pour lequel il a utilisé équipement électronique embarqué est communiqué par l'autorité qui a institué le péage à cette société habilitée selon une périodicité mensuelle.

Le redevable reçoit un document justificatif des montants des taxes perçues.

Article 14

Lorsque tout ou partie de la taxe n'a pas été payée à la date limite de paiement et en l'absence d'une réclamation assortie d'une demande de sursis de paiement, un avis de rappel, prévoyant une majoration de 10 % du montant de la taxe non acquitté, est adressée à la société habilitée lui fournissant un service de télépéage avant la notification du premier acte de poursuite.

Le défaut de paiement est poursuivi comme en matière d'impôts directs.

Article 15

Le président de l'autorité qui a institué le péage et compétent pour émettre des états exécutoires.

Les agents de l'autorité organisatrice des transports urbains ou du STIF, commissionnés et assermentés à cet effet, sont compétents pour percevoir directement la taxe, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Ils sont également compétents pour, constater les infractions relatives au péage urbain et à l'utilisation des réseaux de transports collectifs, par procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve

du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation. Ces agents disposent en outre de la faculté d'immobiliser le véhicule en infraction jusqu'au paiement de l'amende visée à l'alinéa ci-dessous.

Les fraudes relatives au péage entraînent le paiement de pénalité fiscale égales à cinq fois le montant de la taxe qui aurait dû être payées. Ces pénalités sont recouvrées soit par paiement direct, soit par voie de recouvrement, comme en matière d'impôt direct .

En cas de non-paiement, et sans préjudice du recouvrement forcé de la taxe, le refus de paiement ainsi que les infractions relatives à la réglementation de police concernant le fonctionnement des réseaux de transport public ou résultant de plus de deux incidents de paiements à l'intérieur d'une période de 12 mois constituent des contraventions de la quatrième classe.

Les constatations d'irrégularités effectuées par des appareils de contrôle automatique homologués font foi jusqu'à preuve du contraire.

L'autorité est autorisée à créer un dispositif de traitement automatisé de données à caractère personnel, dans le respect des modalités prévues par la loi numéro 78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Article 16

L'autorité qui a institué le péage urbain est autorisée à confier à un ou plusieurs prestataires extérieurs les missions suivantes :

le financement, la conception, la réalisation, exploitation, entretien la maintenance des dispositifs techniques nécessaires à la mise en oeuvre la taxe y compris le dispositif de traitement automatisé des événements constituant le fait générateur de la perception de la taxe.

La collecte de l'ensemble des informations nécessaires à l'établissement de la taxe
la liquidation du montant de la taxe

la communication au redevable ou aux sociétés habilitées fournissant à ces dernières services de télé péage désigné par ces derniers, du montant de taxe due ;

le recouvrement des sommes acquittées par les redevables par les sociétés habilitées ;

la préparation de la mise en oeuvre des procédures de recouvrement forcé ;

la notification aux redevables ou aux sociétés habilitées fournissant un service de télépéage, de l'avis de rappel ;

le financement, la conception, la réalisation, exploitation, l'entretien et la maintenance des appareils de contrôle automatique permettant de détecter les véhicules en infraction ;

Article 17

Le juge administratif est compétent pour connaître des contentieux relatifs à la perception de la taxe, dont le recouvrement est poursuivi comme en matière d'impôts directs.

Article 18

Il est ajouté au II de l'article premier de l'ordonnance numéro 59-151 du 7 janvier 1959 l'alinéa suivante :

« Le syndicat est compétent pour élaborer mettre en œuvre une taxe correspondant à un dispositif de péage urbain. »