

EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2026

ÉPREUVE DE PROJET OU D'ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription.

Durée : 4 heures

Coefficient : 5

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

OPTION : VOIRIE, RÉSEAUX DIVERS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 46 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...
- Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

Vous êtes ingénieur territorial, directeur de la Mobilité et des Infrastructures d'Ingeagglo, communauté d'agglomération regroupant 15 communes et comptant 65 000 habitants.

Les communes envisagent de transférer à l'agglomération leur compétence Voirie d'ici un an. Toutefois, l'ensemble des maires souhaitent conserver l'exercice de leur pouvoir de police de la circulation et du stationnement.

Dans cette perspective, et afin de préparer le transfert, un projet démonstrateur est lancé. Il a pour objectif d'illustrer concrètement l'harmonisation des pratiques de gestion, d'aménagement et d'exploitation de la voirie.

Votre direction a 3 missions principales :

- Elle est maître d'ouvrage de projets d'aménagement d'espaces publics (requalification et construction de nouveaux espaces publics).
- Elle assure la maîtrise d'œuvre en régie de la moitié des projets d'aménagement, l'autre moitié étant confiée à des maîtrises d'œuvre privées.
- Elle a la charge de l'entretien et de l'exploitation des espaces publics de la communauté d'agglomération.

Question 1 (4 points)

La vice-présidente de la communauté d'agglomération déléguée au transfert de compétence voirie vous demande de lui indiquer, dans une note à son attention :

- l'objet de la compétence Voirie et les mécanismes de son transfert des communes vers l'agglomération ;
- un argumentaire permettant à l'agglomération de se positionner sur l'opportunité de ce transfert.

Question 2 (4 points)

- a) Vous exposerez les principales difficultés et points de vigilance à anticiper lors du transfert de compétences entre les communes et l'agglomération. Vous préciserez également les enjeux liés à la définition du périmètre d'intervention de chacune des deux entités. (2,5 points)
- b) Sous forme de tableau, vous préciserez quelles seraient les attributions respectives des communes et de la communauté d'agglomération en matière de définition des règles de circulation sur le territoire d'Ingeagglo. (1,5 point)

Question 3 (6 points)

A partir de cette question et dans la suite du sujet, on considérera que le transfert a été effectué.

Avant le transfert de la compétence Voirie vers la communauté d'agglomération, chaque commune gisait en propre, selon ses modalités opérationnelles, l'entretien des parties

minérales des espaces publics (rues, places, squares, ...) inscrits sur son territoire.

La stratégie de la communauté d'agglomération est d'externaliser totalement cette activité vers un prestataire privé, en dehors des interventions d'urgence qui seront assurées en régie par une équipe de 4 agents de votre direction.

Les objectifs poursuivis au travers de cette externalisation sont doubles :

- optimiser économiquement le coût de l'entretien des chaussées ;
- favoriser des solutions techniques présentant une bonne performance environnementale (taux de recyclage élevés, empreinte carbone maîtrisée, etc.), dimension qui était occultée jusqu'à présent.

Le directeur général des services (DGS) vous demande de préparer le contrat correspondant, qui devra être passé d'ici 9 mois.

- a) Certains élus se montrent réticents au principe d'externalisation. Vous présenterez dans un tableau les avantages et inconvénients des 2 solutions pour les travaux d'entretien des chaussées et des espaces minéraux (externalisation et régie). (2 points)
- b) Le principe d'externalisation a été acté ; Vous préciserez, en justifiant votre réponse, les éléments devant figurer dans la fiche marché. (3 points)
- c) Vous réaliserez, sous forme graphique, un calendrier des étapes menant à la mise en service du contrat. (1 point)

Question 4 (6 points)

Dans la perspective d'harmoniser l'aménagement des espaces publics à l'échelle intercommunale, la direction vous confie la réalisation d'une aire de covoiturage intégrant le réaménagement d'un carrefour stratégique. Ce projet fera office de projet démonstrateur et servira à illustrer les enjeux et modalités du futur exercice communautaire de la compétence voirie.

Il comprend la transformation en giratoire d'un carrefour en T desservant une gare de péage autoroutier depuis une route départementale ayant le statut de route à grande circulation. Votre maître d'œuvre, un bureau d'études privé, vient de vous transmettre l'avant-projet de cette opération (cf. Plans 1 et 2).

- a) Vous indiquerez pourquoi votre communauté d'agglomération est légitime pour assurer la maîtrise d'ouvrage d'un projet de construction d'une aire de covoiturage et préciserez quels sont les objectifs d'un tel aménagement. (3 points)
- b) Vous présenterez les étapes clés de la coordination entre votre communauté d'agglomération, le département et les concessionnaires autoroutiers pour la réalisation du giratoire, en précisant :
 - les points de vigilance réglementaires ;
 - les risques liés à la maîtrise d'ouvrage ;
 - les modalités de concertation avec les usagers. (3 points)

Liste des documents :

- Document 1 :** « Répartition des compétences sur les voies publiques » (extrait) - *Cerema* - novembre 2023 - 6 pages
- Document 2 :** « Signalisation verticale » (extraits) - *memento.signature.eu* - consulté en janvier 2025 - 3 pages
- Document 3 :** « Les contrats de performance environnementale, accélérateurs de la transition des chaînes d'approvisionnement » - *deloitte.com* - consulté en janvier 2024 - 5 pages
- Document 4 :** « Code de la commande publique » (extrait) - *Légifrance* – mai 2026 - 5 pages
- Document 5 :** « Le Mémo Collectivités. Loi Mobilités » - *Ministère de la Transition écologique et solidaire* - 2021 - 8 pages
- Document 6 :** « La compétence mobilité à l'heure de la loi d'orientation des mobilités » (extraits) - *Banque des Territoires* - 2020 - 5 pages
- Document 7 :** « La mise en œuvre de la compétence Voirie au sein du bloc communal » (extraits) - *Association des Communautés de France* - avril 2018 - 8 pages

Liste des plans :

- Plan 1 :** Plan de situation - format A3 - 1 exemplaire
- Plan 2 :** Plan masse - format A3 - échelle 1/1000^{ème} - 1 exemplaire

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.
Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées.
Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.



Gestion du domaine public routier Voirie et espaces publics

Répartition des compétences de police sur les voies publiques

Cette fiche s'inscrit
dans une collection
de fiches relatives
à la gestion
du domaine
public routier.

Elle est à jour à sa
date de parution.

Sa lecture n'exclut
pas celle des textes
de référence.

G D P R
Gestion du domaine public routier

La police qui s'exerce sur les voies publiques est plurielle et il faut distinguer :

- la **police générale de l'ordre public** ;
- la **police spéciale de la circulation et du stationnement** ;
- la **police de la conservation** ;
- sans oublier des polices spéciales plus circonstanciées, comme la **police de la collecte des déchets sur la voie publique**.

Bien que relevant parfois de la même autorité, ces polices n'ont pas les mêmes finalités ni les mêmes fondements. Elles peuvent être :

- à compétence unique du maire (police générale de l'ordre public) ;
- à compétence partagée selon la nature des voies en cause (police de la circulation et du stationnement, police de la conservation).

Ces pouvoirs peuvent se superposer spatialement, c'est-à-dire s'appliquer en même temps sur le même espace, dès lors que police générale et polices spéciales n'ont pas nécessairement le même champ matériel ni ne relèvent de la même autorité alors que le même objet peut être en cause (dépôt des déchets sur la voie publique, stationnement...).

Il ne faut également pas confondre compétence de police (réglementation de l'usage de la voie

et de ses accessoires) et compétence de gestion (délivrance d'autorisations d'utilisation comme la permission de voirie). Les permissions de voirie relèvent ainsi de la compétence de l'affectataire du domaine chargé de la police de la conservation. Même en agglomération, elles sont délivrées par le gestionnaire de la voie : le préfet pour les routes nationales et le président du conseil départemental pour les routes départementales, alors que la police de l'ordre public reste toujours de la compétence exclusive du maire.

Enfin, dans des cas limitativement énumérés, certaines polices spéciales (notamment : police de l'assainissement ; police de la circulation et du stationnement ; police de la collecte des déchets ménagers et assimilés ; délivrance des autorisations de stationnement sur la voie publique aux exploitants de taxi), doivent être transférées au président de l'EPCI, de la métropole de Lyon ou du groupement de communes dans les conditions fixées en dernier lieu par la loi ALUR n°2014-366 du 24 mars 2014, l'ordonnance n°2014-1543 du 19 décembre 2014 portant diverses mesures relatives à la création de la métropole de Lyon et la loi NOTRe n°2015-991 du 7 août 2015.

En l'absence de disposition légale expresse, les autres polices spéciales ne sont ni déléguables, ni transférables.

Fiche n° 01 - mise à jour - novembre 2023

La police générale de l'ordre public

Définition et champ d'application

Selon l'article L.2212-2 CGCT, la police municipale « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment : 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements... ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ».

L'utilisation de l'adverbe « notamment » lui donne un champ d'application très large, qui intègre la circulation et le stationnement au titre de la commodité du passage dans les rues.

Cependant, dans la mesure où circulation et stationnement font également l'objet d'une police spéciale, l'exercice de la police générale dans ces deux domaines est limité par l'existence de cette police spéciale.

Le maire ne pourra ainsi exercer sa police générale de l'ordre public dans ces deux domaines que dans des situations particulières, afin d'y remédier provisoirement.



Bacs sur trottoir



Étalage d'une épicerie qui ne laisse pas une largeur suffisante de cheminement

Une compétence quasi exclusive

La police générale de l'ordre public relève de la seule compétence du maire et n'est pas déléguable ou transférable au président du groupement de communes ou du conseil de la métropole de Lyon, quel que soit le degré d'intégration de la commune.

Cependant, en cas de carence du maire et après mise en demeure restée sans effet, le préfet peut se substituer à lui pour exercer cette compétence. L'urgence de la situation à régler lui permet toutefois de passer outre cette procédure de mise en demeure préalable (CGCT, art. L.2215-1).

Dans cette situation, le président de l'intercommunalité n'a pas plus de compétence que précédemment.

La police de l'ordre public s'applique sur l'ensemble du territoire de la commune hors et en agglomération quel que soit le type de voie (RN, RD, VC), y compris sur les chemins ruraux et les voies privées, sous réserve qu'elles soient ouvertes à la circulation publique (CE, 29 mars 1989, Fradin, n° 80063).

Une compétence encadrée

Comme le précise la jurisprudence, l'autorité de police ne peut pas exercer sans limite son pouvoir sur le domaine public routier :

- la mesure doit être justifiée par la prévention d'un risque d'atteinte à l'ordre public (accident de la circulation...);
- la mesure doit être nécessaire et proportionnée par rapport à l'objectif poursuivi, à peine de porter une atteinte illégale à la liberté du commerce et de l'industrie ou à la liberté d'aller et venir, par exemple.

Articulation avec des polices spéciales

Dès lors qu'il existe une police spéciale de la circulation et du stationnement, sur toutes les voies à l'intérieur des agglomérations (maire, président de l'EPCI ou du conseil de métropole de Lyon), ou, hors agglomération, sur les routes nationales (préfet) ou départementales (président du conseil départemental), cette police spéciale limite l'exercice par le maire de ses compétences de police générale de l'ordre public :

- il peut exercer ses pouvoirs de police générale dans la plénitude de ses compétences sur les voies communales à l'extérieur de l'agglomération ;
- il ne peut toutefois exercer ses pouvoirs de police générale, sur l'ensemble de ces voies, qu'en cas d'urgence justifiée par un péril grave et imminent. La mesure doit alors être provisoire (interdiction temporaire de la circulation, mise en place d'une déviation...), le temps pour l'autorité de police spéciale normalement compétente d'intervenir, et la mesure prise par le maire cesse avec cette

intervention. Il en va ainsi, même si le maire est également l'autorité de police spéciale de la circulation et du stationnement. Une compétence ne peut pas substituer l'autre et sa mesure doit intervenir sur le bon fondement, à peine d'illégalité.

À défaut d'urgence, cette substitution est illégale : le Conseil d'État a ainsi jugé qu'en interdisant la circulation de véhicules de plus de 3,5 tonnes sur une route départementale, le maire a empiété sur les prérogatives du président du conseil départemental, cet arrêté ayant « pour objet et pour effet de réglementer la circulation... dans une portion située hors de l'agglomération » (CE, 1^{er} mars 1993, *Sté Entreprise Nabrin*, req. n°102785). Le maire est donc, de ce fait, incompétent au titre de sa police de la circulation.

Articulation avec la gestion

Une confusion peut exister quant à l'autorité compétente pour intervenir dès lors que le même objet peut relever de plusieurs d'entre elles à un titre différent.

Ainsi, s'agissant par exemple d'un nid-de-poule, sa suppression relève naturellement de la personne publique en charge de la gestion de la voie mais elle peut également relever de la compétence de police générale de l'ordre public du maire au titre de la sécurité publique jusqu'à l'intervention de la personne publique gestionnaire (la mise en place d'une signalisation appropriée peut cependant être suffisante pour répondre aux exigences de l'ordre public).

Dans le premier cas, les frais incombent à la collectivité dont relève cette voie ; dans le second cas, ces frais sont à la charge exclusive de la commune sans

qu'elle puisse prétendre à remboursement du fait d'une intervention au nom de l'ordre public. De ce fait, la victime d'une dégradation de la voie pourra se retourner soit contre la collectivité dont relève la voie soit contre la commune au nom de laquelle le maire est intervenu au titre de son pouvoir de police, ou n'est pas intervenu, ou est intervenu de façon insuffisante ou tardivement.

Cette partition est possible même si la voie relève de la commune au nom de laquelle le maire est intervenu : dans le premier cas la victime pourra agir en responsabilité pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public, dans le second cas elle pourra agir en responsabilité pour faute de l'autorité de police.

Sur l'articulation des autorisations privatives d'occupation du domaine public routier avec la police générale de l'ordre public, voir *Fiche n° 03*.



Dégradation de la voie

source : ATF

La police spéciale de la circulation et du stationnement

Principes généraux

■ Champ d'application et définition

La police de la circulation permet à l'autorité compétente (maire, président de l'intercommunalité...) de définir, notamment, le sens et la vitesse de circulation sur les voies publiques en tenant compte des caractéristiques des voies et du secteur tandis que la police du stationnement lui permet notamment de délimiter des zones de stationnement, payant ou non (CGCT, art. L.2213-1 à L.2213-6) (v. *Circ. 15 juillet 1982 relative au stationnement payant* : JO 11 sept. 1982).

La police de la circulation, comme celle du stationnement, est une police spéciale : elle ne peut être exercée que par l'autorité qui en est titulaire en vue d'un objet spécifique et dans le cadre territorial qui lui est assigné.

Selon l'article L.2213-1 CGCT, le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des

pouvoirs dévolus au préfet du département sur certaines sections des routes à grande circulation. Les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du maire (C. route, art. R.411-2). (Sur le cas particulier des parkings des centres commerciaux, v. *fiche n° 7*).

À l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus du préfet de département sur les routes à grande circulation.

■ Transfert de compétences

Par dérogation aux dispositions des articles L.2213-1 à L.2213-6 et L.2213-33 CGCT, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement les prérogatives qu'ils détiennent en matière de police spéciale de la circulation et du stationnement ainsi qu'en matière de délivrance aux exploitants de taxi des autorisations

de stationnement sur la voie publique. Dans ce dernier cas, ces autorisations de stationnement peuvent être limitées à une ou plusieurs communes membres (CGCT, art. L.5211-9-2).

Dans les 6 mois qui suivent la date de l'élection du président de l'EPCI ou la date à laquelle les compétences ont été transférées à l'EPCI, plusieurs maires peuvent s'opposer, dans chacun de ces domaines, au transfert des pouvoirs de police.

Il est alors mis fin au transfert pour les communes dont les maires ont notifié leur opposition. En outre, si un ou plusieurs maires des communes concernées se sont opposés au transfert de leurs pouvoirs de police dans tel ou tel domaine, le président de l'EPCI peut renoncer à ce que les pouvoirs de police spéciale des maires de toutes les communes membres dans le domaine concerné lui soient transférés de plein droit : il notifie alors sa décision à chacun des maires dans un délai de 6 mois à compter de la réception de la première notification d'opposition. Le transfert des pouvoirs de police concernés prend alors fin à compter de cette notification.

Lorsqu'il y a eu transfert de compétence, les arrêtés de police sont édictés par le président de l'EPCI qui en informe le ou les maires des communes concernées en leur transmettant copie de son arrêté.

Cas particulier de la métropole de Lyon

Le président du conseil de la métropole exerce les prérogatives relatives à la police de la circulation définies aux articles L.2213-1, L.2213-3, L.2213-4, L.2213-5 et L.2213-6-1 CGCT sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans la métropole sur les routes à grande circulation.

À l'extérieur des agglomérations, il exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans la métropole sur les routes à grande circulation.

Par dérogation à l'article L.2213-33 CGCT, il délivre aux exploitants de taxi les autorisations de stationnement sur la voie publique. L'autorisation de stationnement peut être limitée à une ou plusieurs communes situées sur le territoire de la métropole.

De leur côté, les maires des communes situées sur le territoire de la métropole exercent les prérogatives relatives à la police du stationnement définies aux articles L.2213-2, L.2213-3, L.2213-3-1 et L.2213-6 sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations et sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole à l'extérieur des agglomérations.

Ils doivent cependant transmettre pour avis au président du conseil de la métropole leurs projets d'actes réglementaires en matière de stationnement.

Cet avis est réputé rendu en l'absence de réponse du président du conseil de la métropole dans un délai de quinze jours francs à compter de la réception de la demande d'avis (CGCT, art. L.3642-2).

Répartition des compétences pour le stationnement payant sur la voie publique

Le maire : arrête les modalités du stationnement sur la voie publique pour tenir compte des conditions de la circulation, dans le respect du principe d'égalité des usagers de la voie publique et sous réserve de ne pas porter atteinte au droit de desserte des riverains (v. fiche n° 04). Le maire peut ainsi, « moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce » (CGCT, art L.2213-6).

Le conseil municipal : approuve le principe de la taxe de stationnement et fixe son taux, dès lors que « les recettes non fiscales de la section de fonctionnement peuvent comprendre (...) le produit des permis de stationnement et de location sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics » (CGCT, art L.2331-4, 8°).

Toutefois, depuis le 1^{er} janvier 2016, en application de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam), modifiée par l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L.2333-87 du Code général des collectivités territoriales, la répartition des compétences est quelque peu modifiée du fait, notamment, de la dépenalisation du stationnement sur voirie par la création d'un forfait de post-stationnement (FPS) dû pour non-paiement ou pour dépassement d'horaire. L'amende pénale qui sanctionnait les infractions au stationnement payant sur voirie est remplacée par une redevance imposant à l'automobiliste de payer – de façon majorée – son temps d'occupation (v. circ. du 10 mars 2016 relative à la sécurisation juridique des actes des communes et des EPCI relatifs au stationnement payant sur voirie et circ. n° 2016-15, 7 avril 2016, relative à la décentralisation du stationnement payant).

Le maire reste seul compétent pour déterminer les lieux, jours et heures où l'arrêt et le stationnement des véhicules sont réglementés eu égard aux exigences de la circulation (CGCT, art. L.2213-2) tandis que le conseil municipal (ou organe délibérant équivalent de l'EPCI ou syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains) est compétent pour instituer la redevance de stationnement et le FPS qui y est lié (compatibles avec les

dispositions du plan de mobilité, s'il existe), leurs tarifs respectifs ainsi que les conditions de gestion du service de stationnement (CGCT, art. L.2213-6 et L.2333-87).

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a complété ce dispositif en prévoyant que « *Hors Île-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance. Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent (...), déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement* » (CGCT, art. L.2333-87).

Les modalités d'application de ce dispositif ont été définies par le décret n°2015-646 du 10 juin 2015 relatif à la commission du contentieux du stationnement payant (JO 12 juin 2015, p. 9697 – CGCT, art. R.2333-120-20 et s.), le décret n°2015-557 du 20 mai 2015 relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L.2333-87 du Code général des collectivités territoriales (JO 22 mai 2015 – CGCT, art. R.2333-120-1 et s.), le décret n° 2015-1474 du 12 novembre 2015 relatif au recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration qui lui est appliquée (JO 14 nov. 2015, p.21294 – CGCT, art. R.2333-120-17-1 et s.) et le décret n°2017-1525 du 2 novembre 2017 modifiant les dispositions réglementaires du Code général des collectivités territoriales relatives à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie et à la commission du contentieux du stationnement payant (JO 4 nov. 2017 – CGCT, art. R. 2333-120-20 et s.). Ce dernier précise notamment le régime de l'assermentation des agents verbalisateurs des amendes, ainsi que l'organisation, le fonctionnement et de la procédure applicable devant la commission du contentieux du stationnement payant, chargée du traitement du litige du forfait de post-stationnement. Ces dispositions sont entrées en vigueur en 2018.

Le dispositif institué par la loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement s'articule avec ce nouveau régime de compétences : la carte de stationnement pour personnes handicapées « *permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public* ». Toutefois « *les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures* ». « *Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes*

d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette carte sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur » (C. action sociale et des familles, art. L. 241-3-2).

v. Cerema, *Décentralisation du stationnement payant sur voirie. Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales*, avril 2017, 2^e éd. V. aussi Instruction DGFIP n° 2017-11-3335 du 1^{er} déc. 2017 sur la mise en œuvre de la réforme relative à la décentralisation du stationnement payant et l'entrée en vigueur du forfait post-stationnement.

■ Délégation de compétences

Est illégale la convention passée par une commune pour la gestion du stationnement sur la voie publique qui prévoit que les agents municipaux chargés de la constatation des infractions au stationnement payant seront mis à la disposition de la société contractante. Cette convention ne peut pas non plus fixer le nombre des emplacements de stationnement payant sur la voie publique, nombre qui ne peut être unilatéralement modifié par la commune que dans une certaine limite du nombre total des emplacements. Par cette convention, en effet, la commune confie à la société cocontractante des prérogatives de police de stationnement sur la voie publique qui ne peuvent légalement être déléguées (CE, 1^{er} avr. 1994, Cne de Menton, n° 144152).

La commune peut toutefois déléguer l'installation et l'entretien des parcmètres, la mise en place de la signalisation ainsi que le relevé des droits de stationnement dans les parcmètres, sous réserve de leur remise au receveur général.

- le **maire** (ou le président de l'EPCI après transfert), exerce ce pouvoir, pour la circulation et le stationnement, « *sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au [préfet] sur les routes à grande circulation* » (CGCT, art. L.2213-1 à L.2213-6).
- À l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet de département sur les routes à grande circulation ;
- le **président du conseil départemental** exerce ce pouvoir, notamment en ce qui concerne la circulation sur les routes départementales à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L.3221-4 et 5) ;
- le **président du conseil de la métropole de Lyon** exerce ce pouvoir en ce qui concerne la circulation sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations (sauf sur les routes à

grande circulation). À l'extérieur des agglomérations, il exerce cette police sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole (sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet dans la métropole sur les routes à grande circulation). Toutefois, les maires des communes situées sur le territoire de la métropole continuent d'exercer la police du stationnement sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations et sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L.3642-2).

– le **préfet** exerce ce pouvoir :

- sur les routes nationales à l'extérieur des agglomérations, et sur les autoroutes pour la circulation,
- sur certaines sections des routes à grande circulation à l'intérieur des agglomérations, lorsque la compétence du maire, en matière de circulation, lui a été transférée par décret, ainsi que sur les routes classées à grande circulation à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L.2213-1, al.3),
- sur toutes les autres voies, en matière de circulation routière, en sa qualité d'autorité de police générale dans le département, lorsqu'il prend des mesures relatives au bon ordre et à la sécurité publique dont le champ d'application excède le territoire d'une commune (C. route, art. R.411-5) (comme la réglementation des véhicules de transports de matières dangereuses),
- sur toutes les autres voies pour la circulation, par substitution de l'autorité normalement compétente – maire (CGCT, art. L.2215-1) ou président du conseil départemental (art. L.3221-5) – en cas de carence et après mise en demeure restée sans effet (C. route, art. R. 411-5).

Toutefois, le préfet peut, dans le cas où il n'y aurait pas été pourvu par le président de l'EPCI à fiscalité propre ou du conseil de la métropole de Lyon et après mise en demeure restée sans résultat, exercer les attributions en matière de police de la circulation et du stationnement. Les frais afférents aux mesures prises par le préfet sont alors à la charge de l'EPCI ou de la métropole.

Le maire peut également, en cas d'urgence justifiée par un péril grave et imminent, exercer son pouvoir de police générale de l'ordre public sur les voies départementales et nationales, à l'intérieur comme à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L.2212-2).

Objets

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

- interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

Association de personnes privées à la police de la circulation

Dans le cadre de l'organisation d'une épreuve, course ou compétition sportive, l'autorité de police de la circulation peut réglementer la circulation, l'interdire temporairement en cas de nécessité et prévoir que cette manifestation bénéficie d'une priorité de passage ou d'un usage exclusif temporaire de la chaussée (C. voirie routière, art. R. 411-30). Cette autorité peut agréer des représentants de la fédération ou de la personne physique ou morale qui organise cette manifestation sportive, aux fins de la signaler aux usagers de la route, dans le respect des instructions des membres des forces de police ou de gendarmerie territorialement compétents (C. voirie routière, art. R. 411-31). Cette association de personnes privées à la police de la circulation est la seule qui est envisagée par la réglementation, et dans la limite des termes du code de la voirie routière. De jurisprudence constante, la commune comme l'autorité de police en charge de la circulation ne peuvent pas « confier à des particuliers, nommés ou désignés par le maire en qualité de collaborateurs occasionnels du service public, des missions de surveillance de la voie publique » qui relèvent de la police municipale et « sont exercées par le maire ou par des agents placés sous son autorité et sous le contrôle du représentant de l'État » (TA Montpellier 19 janv. 2016, Préfet de l'Hérault, req. n° 1506697).

- réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
- réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L.241-3-2 du Code de l'action sociale et des familles (carte de stationnement pour personnes handicapées) et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » (CGCT, art. L.2213-2).

Le maire peut aussi, par arrêté motivé, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route (CGCT art. L.2213-1-1).

Il peut également :

- instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;

LES PRINCIPALES RÉFÉRENCES
RÉGLEMENTAIRES ET NORMATIVES

■ DES RÈGLES D'IMPLANTATION

Elles sont établies par l'IISR (Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière), sur la base de l'arrêté de 1967 et ses arrêtés modificatifs :

- pour les panneaux permanents fixes : partie 1 à 5 de l'IISR
- pour les panneaux temporaires : partie 8 de l'IISR
- pour les signaux dynamiques : partie 9 de l'IISR



■ L'ARRÊTÉ RNER (Règlementation Nationale des Équipements de la Route) ET SES ARRÊTÉS MODIFICATIFS

En date du 30 septembre 2011, il définit les niveaux de performance minimum requis sur les réseaux routiers français, mis en place dans le cadre du nouveau double marquage CE + NF (voir en pages 14-15).

■ AUTRES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Guides, circulaires, notes d'information ou recommandations techniques édités par les services techniques de l'État, regroupés dans la DTRF (Documentation des Techniques Routières Françaises), gérée par le CEREMA.

➕ d'infos sur www.cerema.fr

■ DES NORMES "PRODUITS"



- Normes françaises : séries NF P 98-501 à 98-552, pour les panneaux de police et directionnels permanents et temporaires, ainsi que les supports associés.

- Normes européennes :

- pour les panneaux permanents et supports associés : norme EN 12899-1 et annexes
- pour les PMV (Panneaux à Messages Variables) : norme EN 12966
- pour les supports à sécurité passive : norme EN 12767
- pour les PPHM : norme EN 1090 en préparation



SIGNALISATION VERTICALE

ÉTAT DES CERTIFICATIONS CE/NF
PAR FAMILLE DE PRODUITS (janvier 2025)

SIGNALISATION PERMANENTE POLE ET DIRECTIONNELLE*	PPHM	SIGNALISATION TEMPORAIRE*	PMV	SUPPORTS À SÉCURITÉ PASSIVE	BAISSES PERMANENTES
CE			CE	CE	CE J5
NF complémentaire :	NF	NF			NF J11-J12

* hors panneaux à volets, modulables ou équipés de flasherie.

DIMENSIONS DES PANNEAUX
DE SIGNALISATION PERMANENTS FIXES

Pour les panneaux de type A, AB, B, C, CE, il existe 7 gammes de dimensions définies dans le tableau ci-dessous : (Art. 5.3-1re partie IIISR).

GAMME	(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	DOMAINE D'EMPLOI PRINCIPAL
Miniature	500	400	450	350	Exceptionnellement et exclusivement en agglomération et en tunnel, pour considérations esthétiques ou lorsque la gamme petite ne peut pas être implantée
Petite	700	600	650	500	Lorsque la gamme normale est difficile à planter
Normale	1000	800	850	700	En règle générale
Grande	1250	1000	1050	900	Sur certaines RN désignées par décision du Ministère, et les routes à plus de 2 voies
Très grande	1500	1200	1250	1050	Sur autoroutes, sauf impossibilités techniques d'implantation
Supérieure				1200	Gammes réservées aux panneaux type C et CE uniquement pour la présignalisation des axes à axes sur routes et autoroutes
Exceptionnelle				1500	

Certains panneaux, notamment de forme rectangulaire, ont des dimensions spécifiques : voir notre catalogue produits.

La dimension des panneaux est fonction du type de voiries sur lesquelles ils sont implantés et de la vitesse limite autorisée. Une gamme supérieure à celle utilisée sur une même route peut être employée pour renforcer la perception d'un panneau. Une gamme inférieure à celle utilisée sur une même route peut être utilisée pour des raisons d'encombrement ou pour des panneaux devant être perçus par une catégorie d'usagers se déplaçant à une allure réduite : (Arrêté du 12/12/2018 - Art.2.2).

SIGNALISATION VERTICALE

PRINCIPALES RÈGLES DE DIMENSIONNEMENT

CODES COULEURS

Le bleu

- Sur autoroutes pour toutes les mentions desservies par l'autoroute.
- Sur routes, pour tous les panneaux de rabattement vers l'autoroute, jusqu'au carrefour de raccordement.

Le jaune

- Indications de directions temporaires ou d'exploitation (y compris itinéraires Bis ou Substitution).

Le blanc

- Dans tous les autres cas.

Le vert

- Pour signaler les agglomérations importantes sur les itinéraires définis pour les relier entre elles, ou les pôles générateurs de trafic.

Les camaïeux de marron

- Sur routes et autoroutes, pour panneaux d'animation et d'information touristique.

TYPLOGIE ET HAUTEUR DE CARACTÈRES

Pour être lisibles les mentions des panneaux directionnels sont dimensionnées en fonction de la vitesse d'approche et du type de voie circulée, suivant le tableau ci-dessous.

VITESSE AUTORISÉE (en km/h)	≤ 50	70	80/90	110	130
Hb en mm					
Voies à caractéristiques autoroutières ou assimilées		160	200	250	320
Autres voies	100	100	125		

Pour les panneaux implantés sur pontiques, poteaux ou hauts mâts, la hauteur de base (Hb) minimum de caractères est de 250 mm. Pour les panneaux fixés au plafond d'un tunnel de gabarit réduit, une hauteur de base (Hb) plus réduite peut être utilisée pour les caractères des panneaux, sans pouvoir être inférieure à 160 mm.

À chaque vitesse correspond une gamme de dimensionnement Hb (Hauteur de base) qui permet de déterminer, selon la couleur de fond du panneau, la hauteur Hc (Hauteur de composition) des caractères.

- ① Pour les panneaux à fond clair (blanc, jaune) : $Hc = Hb$
- ② Pour les panneaux à fond foncé (noir, bleu, vert, rouge et marron), la hauteur Hc est d'une gamme supérieure : $Hc = Hb + 1$.



TYPES DE CARACTÈRES

	Type	Forme	Couleur fond	Couleur texte
L1	Majuscule	Droit	Blanc/jaune	Noir
L2	Majuscule	Droit	Vert/bleu	Blanc
L4	Majuscule/Majuscule	Italique	Blanc/jaune	Noir
			Vert/bleu	Blanc
L5	Majuscule/Majuscule	Droit	Marron (type H)	Blanc
			Bleu (type E36)	Jaune

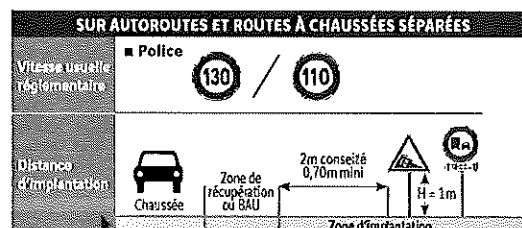
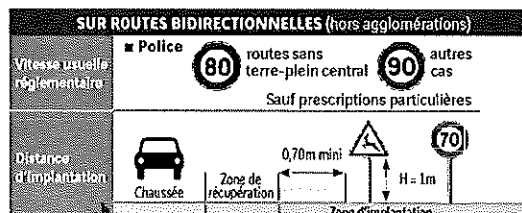
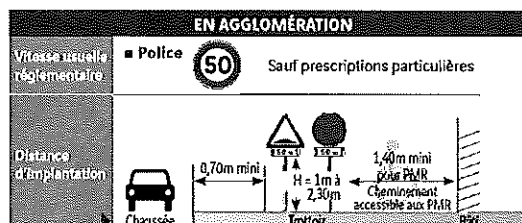
SIGNALISATION VERTICALE

PRINCIPALES RÈGLES D'IMPLANTATION

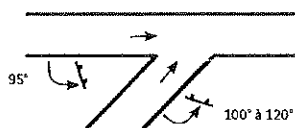
ORIENTATION

En règle générale, les panneaux de signalisation sont orientés avec un angle de 5° vers l'extérieur de la voie pour éviter un effet d'éblouissement dû à la rétro réflexion des films des faces avant. Des adaptations doivent être apportées pour des configurations particulières (voir exemple en page ci-contre).

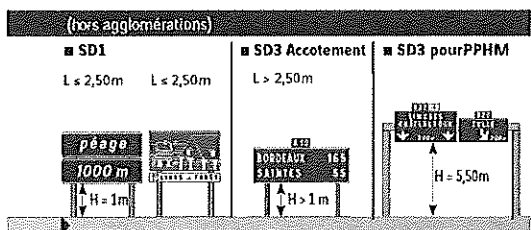
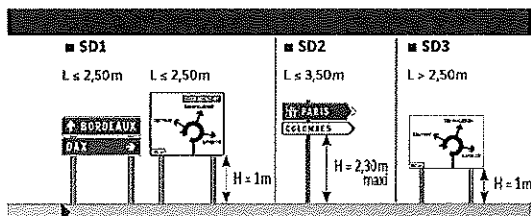
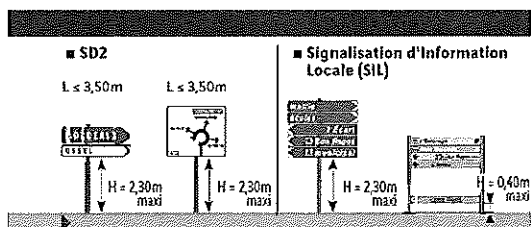
IMPLANTATION DES PANNEAUX



SIGNALISATION VERTICALE PRINCIPALES RÈGLES D'IMPLANTATION



RÉGLEMENTATION CERTIFICATION



SIGNALISATION VERTICALE

LES FILMS RÉTRORÉFLÉCHISSANTS

Le référentiel normatif français prévoit trois classes de film rétroréfléchissant, correspondant à trois classes de performance.



CLASSE DE FILM	Classe 1	Classe 2	Classe 3
RÉTRORÉFLEXION À L'ÉTAT NEUF	50 Cd/Lux/m²	180 Cd/Lux/m²	300 Cd/Lux/m²
DURABILITÉ	7 ANS	10 ANS	12 ANS
REMPACEMENT RECOMMANDÉ	8 ANS	12 ANS	14 ANS

Classe 1	Cette classe de revêtement correspond au niveau de service minimal sur les réseaux en rase campagne et en agglomération où la classe 2 n'est pas obligatoire. (interdit sur autoroutes et routes à grande circulation)
Classe 2	Hors agglomération Obligatoire pour : - tous les panneaux et panonceaux implantés à plus de 2 m de hauteur, - tous les panneaux et panonceaux implantés sur autoroutes et sur routes à grande circulation, quelle que soit leur hauteur, - les balises type J... Agglomération Obligatoire pour : - tous les panneaux de type AB et les panonceaux qui les complètent - tous les panneaux sur voies où la vitesse est relevée à 70 km/h. - tous les panneaux implantés sur PPHM.
Classe 3	La classe 3 est utilisable : - pour tous les panneaux implantés à plus de 2m. - en agglomération, pour les panneaux de type AB, et dans les sections où la vitesse est relevée à 70 km/h ou plus. - pour les panneaux B1j (implantés généralement à 1 mètre du sol).

RÉGLEMENTATION

• Par souci de cohérence et d'efficacité, [...] il ne faut pas mélanger un panneau avec un revêtement rétroréfléchissant de classe 1, dans le même champ de vision, avec un panneau ayant un revêtement rétroréfléchissant de classe 2 ou un panneau éclairé.

« Les panneaux et panonceaux de signalisation doivent être visibles et garder le même aspect de nuit comme de jour. Comme pour les panneaux, les revêtements rétroréfléchissants doivent être certifiés NF ou faire l'objet d'une autorisation d'emploi à titre expérimental. La rétroréflexion porte sur toute la surface des panneaux à l'exception des parties noires. » (Art. 13-1re partie IISR).

Point de vue

Les contrats de performance environnementale, accélérateurs de la transition des chaînes d'approvisionnement

Un article co-rédigé par Albane Aupècle, Ema Darthiail, Eugénie Duféy et Céline Kochinyan, des équipes Sustainability de Deloitte France.

Merci à la Ville de Lille et à CDC Biodiversité d'avoir partagé leurs expériences avec nous.

Crises géopolitiques ou sanitaires, événements climatiques extrêmes, violation des droits humains fondamentaux... Autant d'éléments qui fragilisent les chaînes d'approvisionnement et conduisent à un renforcement de la réglementation sur la responsabilité du premier donneur d'ordre. Les lois française et européenne portant sur le devoir de vigilance rendent par exemple les entreprises responsables de leurs chaînes d'approvisionnement amont et les contraignent à prendre des mesures effectives pour prévenir les atteintes à l'environnement ainsi qu'aux droits humains et du travail.

Néanmoins, face à la complexité des chaînes d'approvisionnement de beaucoup d'industries, composées de nombreux fournisseurs et sous-traitants, dont les implantations géographiques ne sont pas toujours connues et en l'absence (à quelques exceptions près) de jurisprudence, les entreprises se heurtent à la difficulté d'engager les fournisseurs d'une chaîne d'approvisionnement au-delà de leurs fournisseurs directs (« rang 1 »).

Si dialoguer avec les fournisseurs de rang 1 reste un prérequis ([#4 Traçabilité] L'impérative nécessité du dialogue fournisseurs pour transformer les filières (deloitte.com)), il semble essentiel de trouver des moyens plus systématiques de garantir la performance environnementale et sociale des fournisseurs de tous rangs. **Les clauses de performance environnementales liées au prix, inscrites dans tout contrat avec un fournisseur direct, pourraient constituer une réponse adéquate à cette difficulté opérationnelle.**

Qu'est-ce qu'un contrat de performance environnementale ?

Les contrats de performance se sont multipliés avec l'essor de ce que l'on nomme « **l'économie servicielle** » dont le principe est de monnayer la **valeur d'usage** d'un bien plutôt que le bien lui-même. L'avènement d'entreprises fondées sur le partage de biens comme Airbnb, Uber, Blablacar ou, plus simplement, les laveries automatiques, témoigne de l'intérêt de ces modes de consommation – malgré leur bilan social parfois contesté en raison de la précarité du statut des travailleurs.

Dans ce cadre, les contrats de performance permettent de **réduire le besoin de production matérielle** : le fournisseur d'un bien a en effet intérêt à **en maximiser la durée de vie** (en luttant contre l'obsolescence programmée) **plutôt qu'à produire ou acheter de nouveau.**

Le contrat de performance environnemental engage le fournisseur à **améliorer** en particulier **l'empreinte carbone, énergétique, biodiversité, eau** (...) de son produit, au même titre que sa qualité ou son délai de livraison. La rémunération du fournisseur est alors directement indexée sur la performance environnementale réalisée, par rapport à des objectifs préalablement déterminés entre les parties. Le fournisseur **limite ainsi les déchets, l'extraction et l'utilisation de ressources matérielles et réduit les émissions de gaz à effet de serre** liées à sa production.

- Dans le secteur public, le marché de l'énergie a intégré très tôt aux pratiques courantes l'usage de ces contrats, passant de la vente d'énergie à la vente de performance énergétique, grâce à la création par l'Union européenne en 2006 des contrats de performance énergétique (CPE) régulés par l'Etat.
- Autre exemple : le contrat de performance environnementale conclu entre la ville de New York et Veolia¹ en 2012 visait à améliorer la performance de gestion et de maintenance des services publics d'eau et d'assainissement de la ville, tout en réduisant les coûts de fonctionnement et en préservant les emplois locaux. A l'aide de ce contrat de performance d'une durée de 4 ans, la ville de New York avait pour objectif d'économiser 100 à 200 millions de dollars par an sur les coûts de gestion et de maintenance qui présentaient un budget de 1,2 milliard de dollars. La rémunération de Veolia était calculée selon les gains de performance réalisés.
- Dans la gestion des déchets, l'agglomération de Montauban a conclu avec Suez en 2021² un contrat de performance environnementale qui rémunère en partie l'entreprise non plus selon la quantité de déchets traités, mais selon l'atteinte d'objectifs de réduction des déchets produits et l'amélioration des taux d'emploi et d'insertion sur le territoire grâce à des partenariats entre les acteurs locaux de l'économie sociale et solidaire et Suez. Après 11 mois de mise en place, le volume collecté d'encombrants a été réduit de 31 %, de 17 % pour les déchets verts, de 7 % pour les ordures ménagères et de 5 % pour la collecte sélective des emballages³.

L'article 35 de la loi française climat et résilience a introduit en 2021 l'obligation pour les acheteurs et les autorités concédantes d'intégrer des clauses environnementales dans les marchés publics et de retenir au moins un critère d'attribution prenant en compte les caractéristiques environnementales de l'offre. Ainsi, une offre pourra être jugée plus ou moins pertinente selon son impact environnemental, au-delà des seuls facteurs du prix, de la qualité et des délais de livraison jusqu'ici pris en compte. Dans son rapport du 15 février 2023 relatif à l'application de la réglementation en matière de marchés publics, l'Observatoire économique de la commande publique estime que 18,6 % des marchés publics comportaient une clause environnementale en 2019.

- Le secteur privé a quant à lui su faire de ces contrats des avantages concurrentiels dans les appels d'offre. Lorsque Michelin, dans son offre Effifuel⁴ lancée en 2013, vend aux entreprises du transport un engagement de performance sur la réduction de la consommation de carburant plutôt que des pneus, il met tout en œuvre pour produire les pneus les plus résistants possibles et améliorer l'efficacité des trajets de ses clients. En deux ans, cette offre a couvert 2 millions de pneus en Europe et les premiers contrats ont permis d'économiser 1,5 litre aux 100 km sur un an.

Comment fonctionne le contrat de performance environnementale ?

Le contrat de performance environnementale est fondé sur une **obligation de résultat environnemental ou social du prestataire** de service ou du fournisseur, **liée à la clause de prix**.

¹ Business Wire, Veolia Eau signe un contrat de partenariat avec la Ville de New York pour l'optimisation de ses services publics d'eau et d'assainissement, avril 2012.

² Suez, Réduction des déchets : 1ers résultats positifs du contrat de performance pionnier entre Le Grand Montauban Communauté d'Agglomération et SUEZ, décembre 2022.

³ Ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance, Rapport à la commission européenne relatif à l'application de la réglementation en matière de marchés publics pour la période 2017-2019, février 2022.

⁴ Les Echos, Michelin accélère dans les services et l'innovation, février 2015.

Quatre étapes constituent des facteurs clés de succès dans la mise en œuvre de ce type de contrats.

- 1** Choisir l'**objet de l'obligation de résultats sociaux ou environnementaux** du fournisseur en priorisant les impacts sur lesquels portera la clause de performance environnementale ou sociale : transparence/traçabilité, éco-conception, bilan carbone du produit et/ou du transport, empreinte biodiversité du site de production, création d'emplois, développement de la protection des travailleurs...
- 2** Déterminer la **modalité de rémunération** de la performance environnementale ou sociale du fournisseur. Plusieurs niveaux d'ambition sont envisageables entre le fournisseur et son client :
 - **Le paiement d'une pénalité** encourage le fournisseur à atteindre ses objectifs pour ne pas perdre une partie de sa rémunération ;
 - **Le versement d'une prime** permet de récompenser l'atteinte des objectifs ;
 - **Le partage du coût environnemental ou social évité** entre donneur d'ordre et fournisseur responsabilise davantage les deux parties au contrat en les incitant à travailler main dans la main pour l'atteinte des objectifs ;
 - **La libération d'une partie du paiement du prix à l'atteinte des objectifs** est certainement la modalité la plus ambitieuse car elle remet les enjeux ESG au cœur des obligations contractuelles du fournisseur. Dans les exemples étudiés chez nos clients, 10 % du prix est libéré à l'atteinte des objectifs.
- 3** Définir les **objectifs**, qualitatifs ou quantitatifs, mais **évaluables**, du fournisseur dans ses engagements.
- 4** Préciser le **dispositif d'évaluation de la performance** : temporalité, indicateurs, outils de mesure et processus de récupération des données, possibilités d'accompagnement... Le reporting du fournisseur doit donc également devenir une obligation contractuelle car il permet de déterminer s'il a rempli ses obligations de performance sociale ou environnementale et, le cas échéant, d'anticiper des plans de progrès.

Pourquoi le contrat de performance environnementale peut devenir un levier de transformation des chaînes d'approvisionnement et d'application de la loi sur le devoir de vigilance, auprès des fournisseurs de tous rangs ?

Que ce soit pour son impact carbone, son empreinte biodiversité, sa gestion des déchets ou sa responsabilité sociale, le bilan du fournisseur de rang 1 dépend souvent de celui de ses propres fournisseurs. En faisant porter une obligation de résultat liée au prix en matière de performance environnementale ou sociale par le fournisseur de rang 1, on joue « l'effet domino » contractuel en l'incitant à reporter la même obligation sur le rang 2 et ainsi de suite...

La mise en œuvre de contrats de performance environnementale et sociale apparaît donc comme un outil non suffisant mais fondamental pour engager, par un effet domino, tous les rangs de fournisseurs dans la transformation de leurs pratiques.

Conclusion

L'expression anglaise « Scope 3 » désigne l'exigence de calcul et de réduction de l'empreinte carbone liée aux chaînes d'approvisionnement et de distribution d'une organisation. Cette exigence est habituellement transmise par les entreprises à leurs fournisseurs directs.

Or aujourd'hui, les éléments qui fragilisent ces chaînes sont variés et évolutifs, et dépassent largement le premier rang de fournisseurs : difficultés d'approvisionnement en matières premières, impératifs réglementaires de décarbonation, conséquences légales et sociales des emprises au sol des sites de production, violations des droits humains et du travail dans les chaînes d'approvisionnement, etc.

Anticiper et répondre aux risques liés à ce « Scope 3 élargi » sont désormais des nécessités stratégiques pour les entreprises.

Le véritable défi des Directeurs Achats réside dans la mise en œuvre, jusqu'aux fournisseurs de matières premières, des stratégies d'achats durables qui ont fleuri ces dernières années et leur ancrage opérationnel dans le quotidien du métier d'acheteur.

Pour cela, faire évoluer les processus de prise de décisions (prix carbone intégré aux achats), de dialogue fournisseurs ou de contractualisation (critères de sélection des fournisseurs et contrat de performance environnementale et sociale), est incontournable.

Témoignages et partage de bonnes pratiques

La ville de Lille

Merci à la ville de Lille d'avoir bien voulu échanger avec nous.

La ville de Lille a construit, dès 2008, plusieurs contrats de performance environnementale et sociale. Sur le volet énergétique, la ville s'est fixé un objectif de **réduction de consommation de l'éclairage public et de protection des chauves-souris**.

Les contrats de performance sont également appliqués au marché de nettoyage des espaces publics et collecte des ordures ménagères, avec un objectif de **réduction des consommations d'eau et de réinsertion sociale des travailleurs**.

Les bénéfices ne sont pas uniquement environnementaux. « Le bien-être au travail, mesuré mensuellement grâce au taux d'absentéisme, a progressé, l'absentéisme est aujourd'hui inférieur à 5 % ».

En 2023, la Métropole de Lille a également signé un contrat de performance avec Veolia⁵, engageant le prestataire à mettre en place des actions efficaces **d'économie d'eau** au sein de la métropole. Le contrat intègre un malus financier pour le fournisseur si les objectifs d'économie ne sont pas atteints. Ainsi, au-delà des volumes contractualisés, Veolia verra son prix d'achat de l'eau à la régie de production de la ville multiplié par plus de deux.



⁵ Métropole de Lille, La MEL adopte une politique de l'eau inédite en Europe, mai 2023



CDC Biodiversité et son Contrat de Performance Biodiversité

Merci à Jean-Christophe Benoit, Directeur du développement et du réseau CDC Biodiversité, d'avoir bien voulu échanger avec nous.

CDC Biodiversité a construit son premier contrat de performance biodiversité (CPB) avec mesure de l'impact social dans une résidence sociale de Choisy-le-Roi en 2015.

Ayant pour objectif la valorisation écologique et la création de lien social, CDC Biodiversité a mené, en concertation avec les habitants de la résidence, plusieurs opérations d'aménagement et de gestion des espaces extérieurs (restauration, aménagement de prairies fleuries, jardins partagés, rocher pédagogique...), dans un cadre budgétaire défini préalablement avec le bailleur. Les objectifs sont mesurés sur la base d'indicateurs de suivi écologiques, pour mesurer l'évolution de la biodiversité, sociaux, pour évaluer la satisfaction et la sensibilisation des usagers et économiques, pour suivre l'évolution des dépenses directement et indirectement liées aux espaces extérieurs.

Quelques années plus tard, ce projet est une « réussite sociale et écologique » qui a permis « d'augmenter la potentialité d'accueil des oiseaux et des insectes » et qui est le résultat « de la co-construction, avec les habitants, d'objectifs communs répondant à des problématiques quotidiennes, par exemple en ce qui concerne les jardins partagés ou les espaces de propreté ». Cet outil est maintenant déployé auprès de propriétaires et de gestionnaires d'espaces extérieurs en milieu urbain et péri-urbain, comme les parcs d'activités tertiaires ou les plateformes logistiques.

Code de la commande publique

VERSION EN VIGUEUR AU 12 MAI 2026

⏏ Chapitre Ier : Règles applicables à certains marchés globaux (Articles L2171-1 à L2171-8)

Article L2171-1

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Sont des marchés globaux passés par dérogation au principe d'allotissement :

- 1° Les marchés de conception-réalisation ;
- 2° Les marchés globaux de performance ;
- 3° Les marchés globaux sectoriels.

⏏ Section 1 : Marché de conception-réalisation (Article L2171-2)

Article L2171-2

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 18 JUIN 2025

Modifié par LOI n°2025-541 du 16 juin 2025 - art. 6

Le marché de conception-réalisation est un marché de travaux permettant à l'acheteur de confier à un opérateur économique une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux.

Les acheteurs soumis aux dispositions du livre IV ne peuvent conclure un marché de conception-réalisation, quel qu'en soit le montant, que si des motifs d'ordre technique ou un engagement contractuel portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique ou la construction d'un bâtiment neuf dépassant la réglementation thermique en vigueur rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage. Un tel marché est confié à un groupement d'opérateurs économiques. Il peut toutefois être confié à un seul opérateur économique pour les ouvrages d'infrastructures.

Toutefois, les conditions mentionnées au précédent alinéa ne sont pas applicables aux marchés de conception-réalisation relatifs à la réalisation de logements locatifs aidés par l'Etat financés avec le concours des aides publiques mentionnées au 1° de l'article L. 301-2 du code de la construction et de l'habitation, lorsqu'ils sont conclus par les organismes d'habitations à loyer modéré mentionnés à l'article L. 411-2 du même code, les sociétés d'économie mixte de construction et de gestion de logements sociaux et les centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires.

⏏ Section 2 : Marché global de performance (Article L2171-3)

Article L2171-3

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Le marché global de performance associe l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance. Ces objectifs sont définis notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique. Le marché global de performance comporte des engagements de performance mesurables.

Section 3 : Marchés globaux sectoriels (Articles L2171-4 à L2171-6-1)

Article L2171-4

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 09 DÉCEMBRE 2020

Modifié par LOI n°2020-1525 du 7 décembre 2020 - art. 143

L'Etat peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur :

- 1° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien et la maintenance des immeubles affectés à la police nationale, à la gendarmerie nationale, aux armées ou aux services du ministère de la défense, à la brigade des sapeurs-pompiers de Paris ou affectés par l'Etat à la formation des personnels qui concourent aux missions de défense et de sécurité civiles ;
- 2° La conception, la construction et l'aménagement des infrastructures nécessaires à la mise en place de systèmes de communication et d'information répondant aux besoins des services du ministère de l'intérieur ;
- 3° La conception, la construction et l'aménagement des établissements pénitentiaires. Cette mission peut en outre porter sur l'exploitation ou la maintenance des établissements pénitentiaires, à l'exception des fonctions de direction, de greffe et de surveillance ;
- 4° La conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, l'hôtellerie et la maintenance de centres de rétention ou de zones d'attente. Cette mission ne peut conduire à confier l'enregistrement et la surveillance des personnes retenues ou maintenues à d'autres personnes que des agents de l'Etat ;
- 5° La conception, la construction, l'aménagement, l'exploitation, la maintenance ou l'entretien des infrastructures linéaires de transport de l'Etat, hors bâtiments.

Article L2171-5

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Les établissements publics de santé, les organismes mentionnés à l'article L. 124-4 du code de la sécurité sociale gérant des établissements de santé et les structures de coopération sanitaire dotées de la personnalité morale de droit public peuvent confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien ou la maintenance de bâtiments ou d'équipements affectés à l'exercice de leurs missions.

Article L2171-6

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 29 DÉCEMBRE 2023

Modifié par LOI n°2023-1269 du 27 décembre 2023 - art. 11

I. - L'établissement public Société des grands projets peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ou des infrastructures de transport public dont la maîtrise d'ouvrage lui est confiée, sur les opérations de construction et de valorisation immobilière non directement liées aux infrastructures précitées qui relèvent de sa compétence ainsi que sur la maintenance des éléments qui sont remis en gestion à Ile-de-France Mobilités en application des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée. L'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures pour lesquelles l'établissement public ou sa filiale a été désigné maître d'ouvrage en application de l'article 20-3 de la même loi.

II. - Sur décision de l'établissement public Société des grands projets ou de sa filiale compétente, et selon les modalités particulières prévues par les documents de la consultation, l'opérateur économique attributaire du contrat relatif à la mission globale mentionnée au I du présent article peut se voir transférer, avec l'accord du cocontractant concerné, les droits et obligations issus de tout ou partie des marchés passés par l'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente et pouvant concourir à l'exécution de sa mission. Le contrat portant sur la mission globale intègre alors les droits et obligations précités et la composition de l'opérateur économique attributaire est modifiée afin d'inclure le titulaire du marché dont les droits et obligations sont ainsi transférés.

Le marché mentionné au même I peut confier au titulaire l'acquisition de biens nécessaires à la réalisation de l'opération. Dans ce cadre, le titulaire remet les biens acquis à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente dans les conditions définies par ce marché.

Article L2171-6-1

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 27 DÉCEMBRE 2019

Créé par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 154

Ile-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions.

Section 4 : Identification et mission de la maîtrise d'œuvre dans les marchés globaux (Article L2171-7)

Article L2171-7

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Les conditions d'exécution d'un marché global comportant des prestations de conception d'ouvrage comprennent l'obligation d'identifier une équipe de maîtrise d'œuvre chargée de la conception de cet ouvrage et du suivi de sa réalisation.

Pour les ouvrages de bâtiment, la mission confiée à l'équipe de maîtrise d'œuvre comprend les éléments de la mission définie à l'article L. 2431-1 adaptés à la spécificité des marchés globaux, dans les conditions prévues par voie réglementaire.

Section 5 : Part d'exécution des marchés globaux réservée aux petites et moyennes entreprises (Article L2171-8)

Article L2171-8

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 09 DÉCEMBRE 2020

Créé par LOI n°2020-1525 du 7 décembre 2020 - art. 131 (V)

Le marché global prévoit la part minimale de l'exécution du contrat que le titulaire s'engage à confier à des petites et moyennes entreprises ou à des artisans. Cette part minimale est établie dans des conditions prévues par voie réglementaire.

NOTA :

Conformément au III de l'article 131 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020, ces dispositions s'appliquent aux marchés publics et aux concessions pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter de la publication de la présente loi.

Chapitre II : Règles applicables à certains marchés en fonction de leur objet (Articles L2172-1 à L2172-6)

Article L2172-1

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Préalablement à la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre ayant pour objet la réalisation d'un ouvrage de bâtiment, l'acheteur soumis aux dispositions du livre IV organise un concours, dans des conditions et sous réserve des exceptions, fonction du montant du marché ou de la nature des projets confiés, prévues par voie réglementaire.

Article L2172-2

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 01 AVRIL 2019

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Les collectivités publiques soumises à l'obligation de décoration des constructions publiques passent les marchés ayant pour objet de satisfaire à cette obligation et choisissent le titulaire du marché après avis d'un comité artistique, dans des conditions prévues par voie réglementaire.

Article L2172-3

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 03 MAI 2025

Modifié par LOI n°2025-391 du 30 avril 2025 - art. 15

Le partenariat d'innovation est un marché qui a pour objet la recherche et le développement de produits, services ou travaux innovants ainsi que l'acquisition ultérieure des produits, services ou travaux en résultant et qui répondent à un besoin ne pouvant être satisfait par l'acquisition de produits, services ou travaux déjà disponibles sur le marché.

Sont considérés comme innovants les travaux, fournitures ou services nouveaux ou sensiblement améliorés. Le caractère innovant peut consister dans la mise en œuvre de nouveaux procédés de production ou de construction, d'une nouvelle méthode de commercialisation ou d'une nouvelle méthode organisationnelle dans les pratiques, l'organisation du lieu de travail ou les relations extérieures de l'entreprise.

Article L2172-4

VERSION EN VIGUEUR DU 01 AVRIL 2019 AU 19 NOVEMBRE 2021

Abrogé par Ordonnance n°2021-1490 du 17 novembre 2021 - art. 3

Créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art.

Lorsqu'ils achètent un véhicule à moteur au sens du 1° de l'article L. 110-1 du code de la route, les acheteurs tiennent compte des incidences énergétiques et environnementales de ce véhicule sur toute sa durée de vie, dans les conditions et sous réserve des exceptions prévues par voie réglementaire.

Article L2172-5

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 12 FÉVRIER 2020

Créé par LOI n°2020-105 du 10 février 2020 - art. 56

Lorsqu'ils achètent des constructions temporaires, les acheteurs ne peuvent exclure les constructions temporaires ayant fait l'objet d'un reconditionnement pour réemploi, sous réserve que leurs niveaux de qualité et de sécurité soient égaux à ceux des constructions neuves de même type. Ils tiennent compte des incidences énergétiques et environnementales de la construction sur toute sa durée de vie.

Article L2172-6

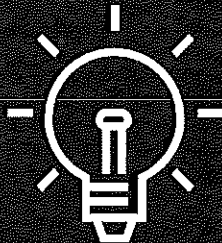
VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 12 FÉVRIER 2020

Créé par LOI n°2020-105 du 10 février 2020 - art. 60

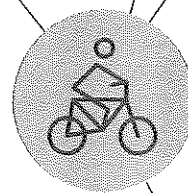
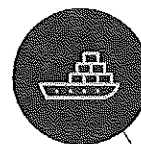
Dans un souci de préservation des ressources naturelles, les achats de pneumatiques effectués par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs opérateurs portent sur des pneumatiques rechapés, sauf si une première consultation s'est révélée infructueuse. Les achats de pneumatiques portant sur les véhicules d'urgence ainsi que les véhicules militaires peuvent être dispensés des obligations prévues au présent article.

DOCUMENT 5

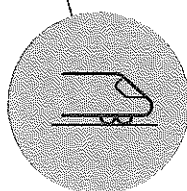
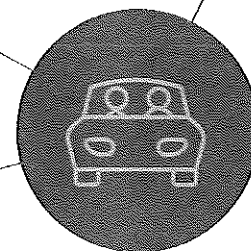
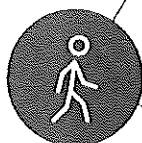
2021



le Mémorandum Collectivités



LOI MOBILITÉS



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Apporter des solutions à tous

Mémo Collectivités

Gouvernance

- Proposer une solution de mobilité sur l'ensemble du territoire
- Rôle et compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)
- Le versement mobilité
- Permettre une meilleure planification de la mobilité
- Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité
- Renforcer la place des employeurs et des usagers dans la gouvernance de la mobilité
- Faciliter la mobilité des publics les plus fragiles

Accessibilité

- Accessibilité des réseaux de mobilité
- Mise en place d'une plateforme unique de réservation
- Faciliter l'accès aux transports pour les personnes à mobilité réduite
- Permettre une meilleure coordination entre les collectivités concernées par les enjeux de mobilité
- Collecte des données d'accessibilité aux abords des arrêts

Numérique

- Développement de système « mobility as a service » (MAAS)
- Ouvrir les données de mobilité

Mobilités

- Le subventionnement du covoiturage par les autorités organisatrices de la mobilité
- Voies réservées et contrôle automatisé de leur usage
- Encadrer les services en « free-floating »
- Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050
- Intégrer la mobilité dans le dialogue en entreprise
- Favoriser le développement des mobilités actives
- Lutter contre le vol de vélo
- Sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes
- Apprendre le vélo aux enfants à l'école primaire
- Renforcement des plans climat air énergie territoriaux (PCAET)
- Accompagner le développement de Zones à faibles émissions (ZFE)

Proposer une solution de mobilité sur l'ensemble du territoire

Doter rapidement tous les territoires d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour construire les solutions de mobilité adaptées aux enjeux locaux, y compris dans les territoires peu denses.

L'ESSENTIEL ★

Les enjeux de mobilité ne se résument pas aux grandes agglomérations et à la mise en place de transports en commun.

80 % du territoire, représentant 20 % de la population, ne sont pas dotés d'une autorité exerçant pleinement la compétence mobilité.

Il importe de doter tous les territoires, **notamment les territoires ruraux**, d'une autorité organisatrice de la mobilité qui aura pour mission de construire, en lien avec les acteurs du territoire, des solutions de mobilité adaptés aux besoins.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi. **Les communautés de communes auront à se positionner avant le 31 décembre 2020 sur le transfert de compétence mobilité.**

Au 1^{er} juillet 2021, tous les territoires disposeront d'une autorité organisatrice de la mobilité qui sera en charge de développer des services locaux.

A NOTER ✎

● Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité sur leur ressort territorial.

Les communautés de communes sont incitées à prendre la compétence au travers de plusieurs mesures.

● La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité est clarifiée et n'implique pas la mise en place d'un service régulier de transport qui pouvait constituer un frein à la prise de compétence pour les territoires ruraux (voir fiche Compétence des autorités organisatrices de la mobilité). Pour éviter l'effet de démutualisation et l'ingénierie liée aux transports en commun « lourds », la région pourra, si la communauté de communes le souhaite, continuer à organiser ces services.

● Les communautés de communes sont aussi incitées à exercer la compétence en groupement : soit par la création de syndicat mixte de transport, soit par un pôle d'équilibre territorial, soit en adhérant à un syndicat mixte de transport existant (voir fiche Versement mobilité).

LES OBJECTIFS 🎯

Proposer une solution de mobilité adaptée à l'ensemble des personnes sur le territoire.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● Dans l'objectif d'une organisation la plus pertinente et effective des mobilités sur chaque partie du territoire, la LOM introduit un mécanisme de « recherche » de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence.

● La communauté de communes ou en syndicat : le conseil communautaire devra délibérer sur cette prise de compétence **au plus tard avant le 31 décembre 2020** (transfert dans les règles de droit commun), ainsi que les communes à la suite.

● Au 1^{er} juillet 2021, la région est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de la communauté de communes si cette dernière n'a pas pris la compétence. Il est toutefois permis aux communes qui organisaient déjà un service de mobilité (ex : ligne de bus) de continuer à organiser ce seul service (et de continuer à lever du versement mobilité, le cas échéant). Cette commune ne sera pas compétente pour d'autres services.

● La communauté de communes pourra à nouveau décider d'exercer la compétence, dans le cas d'une fusion de communautés de communes ou en cas de création ou d'adhésion à un syndicat mixte de transport.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

● Article 8^o de la loi qui précise le mécanisme de recherche de l'autorité organisatrice de la mobilité.

● Plateforme France Mobilités

www.francemobilites.fr

Exemples concrets de solutions mises en place dans les territoires par des collectivités



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Plus de détails sur la loi :

www.ecologie-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0

Rôle et compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Élargir le champ de compétences des autorités organisatrices de la mobilité et des régions afin qu'elles puissent disposer de l'ensemble des leviers d'actions pour agir sur leur territoire, en leur laissant toute latitude sur les solutions et services de mobilité pertinents sur leur territoire.

L'ESSENTIEL ★

Sur leur territoire, le rôle des autorités organisatrices de la mobilité ne se limite pas à la mise en place d'un métro ou d'une ligne de bus, elle peut également :

- **organiser des services publics de transports réguliers**, qu'ils soient urbains ou non urbains. Elles n'ont toutefois pas l'obligation d'en mettre en place s'il n'y a pas de pertinence pour le territoire ;

- **organiser des services publics de transport à la demande**. Ces services constituent une réponse adaptée en complément des transports collectifs ou pour des besoins plus diffus ;

- **organiser des services publics de transport scolaire** : lorsqu'une communauté de communes devient AOM, elle pourra choisir de reprendre ou non en bloc les services de transport « lourd » (transport régulier, transport scolaire, transport à la demande) que la région organise aujourd'hui intégralement sur son territoire ;

- **organiser des services de mobilités actives et partagées** - service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage - en contribuant par le financement par exemple ;

- **organiser des services de mobilités solidaires**.

- **Entrée en vigueur**
Dès la promulgation de la loi

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 8 de la loi sur les compétences des AOM

Plateforme France Mobilités www.francemobilites.fr
Exemples concrets de solutions mises en place dans les territoires.



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Plus de détails sur la loi :
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi renforce le champ d'action des autorités dans différents domaines :

- **En matière de mobilités actives et partagées**, qui constituent des solutions de mobilité à promouvoir et développer sur tous les territoires.

Les AOM peuvent organiser des services (service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage), mais aussi contribuer au développement de ces modes (subvention aux opérateurs voire aux particuliers participant aux activités de covoiturage, création d'un signe distinctif, financement d'aires de covoiturage, financement d'aménagements cyclables ou de stationnement vélo, etc.).

- **En matière de mobilités solidaires** qui constituent un levier d'action aux côtés de la sphère sociale pour assurer le droit à la mobilité des plus fragiles.

Les AOM peuvent organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité : financement de structures associatives de « mobilité inclusive » pour développer et pérenniser l'accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, avec des services allant au-delà du conseil en mobilité (apprentissage du vélo, garage solidaire, etc.).

- **Elles peuvent aussi organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas d'inadaptation de l'offre privée.**

Elles ne sont pas tenues d'organiser l'ensemble de ces services, elles sont libres de mettre en place ceux qui sont les plus adaptés aux territoires sur lesquels elles interviennent.

Elles disposent d'une ressource fiscale, le versement mobilité, pour financer cette compétence en cas de mise en place de services réguliers.

La région, actuellement autorité organisatrice des transports, devient autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), sa compétence étant élargie à l'ensemble des solutions de mobilité, notamment actives, partagées et solidaires. Elle disposera ainsi de l'ensemble du panel de solutions de mobilités pour intervenir dans la desserte des territoires, en complément du réseau structurant (routier et ferroviaire). Île-de-France Mobilités voit ses compétences élargies de la même manière.

Le versement mobilité

Transformer le versement mobilité
en cohérence avec le champ de compétences des AOM
et donner une visibilité aux usagers et employeurs sur son usage.

L'ESSENTIEL ★

● Les Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM) ont aujourd'hui la possibilité de prélever un impôt, le versement transport, assis sur la masse salariale des employeurs situés sur leur territoire. Les employeurs contribuent ainsi aujourd'hui à plus de 40 % du financement des services de transport mis en place par les AOM.

● Il est donc nécessaire de sécuriser cette ressource dans un contexte de renforcement des compétences des AOM, tout en garantissant une plus grande transparence notamment du point de vue des financeurs.

● Il est par ailleurs nécessaire d'encourager le rapprochement des communautés de communes avec les AOM existantes, au regard des bassins de mobilité.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Le versement mobilité finance l'ensemble des actions de l'AOM, en investissement ou en fonctionnement. Il est conditionné à la mise en place de transport collectif régulier.

La loi introduit une plus grande transparence

● Le niveau de versement mobilité est justifié par une liste des services mis en place.

● Toute modification de taux est soumise pour avis au comité des partenaires, constitué de représentants d'usagers et d'habitants ainsi que de représentants d'employeurs.

Le versement mobilité peut être modulé au sein d'un syndicat mixte de transport à l'échelle des intercommunalités selon la densité démographique ou du potentiel fiscal.

LES OBJECTIFS 🎯

Inciter à la création de syndicats mixtes permettant de financer l'action des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

LES ACTEURS CONCERNÉS

Les AOM dès lors qu'elles organisent un service de transport régulier.

À NOTER 📌

Le versement mobilité peut être affecté à « des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité ».

Le versement mobilité contribue ainsi au financement de services de mobilité qu'elles organisent ou qu'elles soutiennent, au financement des infrastructures qui concourent au développement des modes actifs et partagés (infrastructures cyclables, aires de covoiturage, etc.), aux actions de mobilité solidaire.



POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Article 13 de la loi

Exemples de services : www.francemobilites.fr



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Plus de détails sur la loi :

www.ecologie-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0

Le subventionnement du covoiturage par les autorités organisatrices de la mobilité

Pour favoriser le covoiturage du quotidien en permettant aux AOM et aux régions de subventionner les conducteurs ou passagers.

L'ESSENTIEL ★

Les bénéficiaires

- Les covoitureurs, conducteurs et passagers
- Les salariés pour les déplacements domicile-travail ou professionnels
- Les personnes cherchant un emploi ou en insertion professionnelle
- Les personnes isolées, les seniors...

Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général.
À la sortie des dispositions réglementaires précisant les possibilités de subventionnement des trajets à vide et au-delà du partage de frais.
Date prévisionnelle : mi-2020.

LA MISE EN PLACE DE LA MESURE 📊

Les AOM et les régions peuvent :

- mettre en place une plateforme de mise en relation ;
- contractualiser avec un opérateur de covoiturage.

● Possibilité pour les collectivités d'acheter directement une solution de covoiturage de courte distance via la CATP (Centrale d'achat du transport public) : <http://www.catp.fr/produit/solution-digitale-de-covoiturage-courte-distance>

● Utilisation d'un système de preuves (directement via un opérateur ou par le registre de preuve de covoiturage développé par Etalab et financé par le Gouvernement (<http://covoiturage.beta.gouv.fr/>))

● Mise en place de campagnes de communication locales.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Le développement des voies réservées et le forfait mobilités durables.

Article 35 de la loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : www.francemobilites.fr

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

La loi élargit les possibilités pour une autorité organisatrice (AOM ou région) de subventionner les trajets en covoiturage.

Elle donne à ces collectivités la possibilité de subventionner :

- les conducteurs ou passagers dans la limite des coûts qu'ils engagent ;
- les conducteurs qui ont proposé (et réalisé) un trajet sans trouver de passager (trajets à vide) ;
- les conducteurs, pour de courts trajets et un nombre limité par jour, en allant au-delà du partage de frais.

LES OBJECTIFS 🎯

- Renforcer l'offre de transport public en complétant notamment une ligne régulière.
- Offrir un moyen de transport pour des salariés en horaires contraints ou décalés.
- Offrir un moyen de transport là où il y a peu ou pas de transports en commun.
- Répondre aux besoins de personnes sans solution de mobilité pour accéder à un travail, un entretien...
- Rendre attractif pour les conducteurs le covoiturage sur les courts-trajets.
- Inciter les conducteurs à déposer des offres de covoiturage.
- Désengorger les réseaux routiers, en particulier en heures de pointe.
- Lutter contre l'autosolisme.

À NOTER ⚡

Intérêt en zones peu denses, sur des lignes régulières de transport peu rentables ou sur des axes saturés (augmenter le taux d'occupation des véhicules, notamment en heures de pointe).

Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050

Décarboner le secteur des transports terrestres en 2050
par un renouvellement progressif de l'intégralité du parc français de véhicules
et viser la fin de vente des véhicules neufs légers utilisant des énergies fossiles en 2040

L'ESSENTIEL ★

Plusieurs mesures complémentaires visent à insuffler une dynamique vertueuse pour atteindre l'objectif.

● Sur l'offre de véhicules : les nouveaux objectifs européens établis pour 2025 et 2030 contraignent les constructeurs à vendre des volumes importants de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

● Sur l'usage des véhicules : toute publicité accompagnant la vente des véhicules comportera obligatoirement un message de promotion des mobilités actives et partagées ainsi que des transports en commun.

● Sur la gestion des flottes : les personnes morales, publiques et privées, qui gèrent une flotte de taille importante (État, collectivités, entreprises, plateformes de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur) doivent incorporer une proportion croissante de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes qu'elles acquièrent ou louent.

Exemple pour les collectivités gérant une flotte de plus de 20 véhicules

Sur la période du 1^{er} janvier 2016 au 30 juin 2021, 20 % des véhicules légers renouvelés au sein de la flotte de véhicules gérés par les collectivités doivent être à faibles émissions, c'est-à-dire émettant moins de 50 gCO₂/km (électriques, hybrides rechargeables, hydrogène)

À partir du 1^{er} juillet 2021, le taux de véhicules à faibles émissions passe à 30 %.

À partir du 1^{er} janvier 2026, 37,4 % des véhicules légers renouvelés devront en outre être des véhicules à très faibles émissions, électriques ou hydrogène.

Ces personnes morales doivent produire un rapport annuel rendant compte de l'atteinte des objectifs. Si aucune sanction n'est prévue par la loi, la part de véhicules renouvelés par des véhicules à faibles émissions dans la collectivité ou l'entreprise concernée sera rendue publique, ce qui générera une incitation forte à l'atteinte des objectifs.

● Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général.
Échéancier d'application des obligations précisé dans la loi.

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0

LES OBJECTIFS 🎯

Le secteur des transports jouera un rôle majeur dans l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 au niveau national.

Pour l'atteindre, tous les leviers d'action doivent être mobilisés : nouvelles sources d'énergie, amélioration des performances des véhicules, maîtrise de la croissance de la mobilité, par exemple en favorisant le télétravail et en limitant l'étalement urbain, report modal vers le train, le vélo et les transports en communs, covoiturage.
Cette transformation de long terme doit être préparée dès à présent.

CE QUE CHANGE LA LOI 📄

● La LOM donne un signal fort à l'industrie automobile (constructeurs, entreprises développant des installations de recharge, producteurs de carburants alternatifs) dans ses choix d'investissements pour l'avenir qu'elle souhaite tournés vers la transition énergétique, en inscrivant dans la loi les objectifs programmatiques à horizon 2040 et 2050.

● La LOM contribuera à rappeler aux particuliers les bénéfices des mobilités actives pour la santé et fera la promotion du report modal vers des modes moins émetteurs, un des leviers d'actions de la décarbonation du secteur du transport.

● La LOM rehausse l'ambition exprimée dans la loi de transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) de verdir les parcs de véhicules gérés par l'État et les collectivités pour illustrer l'exemplarité des acteurs publics.

● La LOM met l'État, les collectivités, et les entreprises face à leurs responsabilités et leurs obligations en instaurant un système de rapportage permettant le contrôle du respect des obligations de verdissement des flottes leur incombant.

Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050

À NOTER

Le bonus écologique dépend des émissions du véhicule acheté, les collectivités et les entreprises visées peuvent donc naturellement en bénéficier.

Le surcoût à l'achat d'un véhicule électrique en 2019 est de l'ordre de 6 000 à 15 000 € (bonus écologique inclus, 6 000 € en 2019). Cependant, le coût relatif des véhicules électriques en comparaison des véhicules thermiques doit être analysé en termes de coût total de possession (TCO) intégrant l'ensemble des coûts pris en charge par le consommateur, de l'achat du véhicule jusqu'à sa revente.

Le rapport du 14 mars 2019 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques propose une synthèse de trois études récentes sur le sujet (CGDD, UFC-Que Choisir, Ademe-IFPEN).

Sur le segment des citadines, les trois études convergent sur le fait que le TCO des véhicules électriques serait déjà, au-delà d'un certain kilométrage (environ 12 000 km) et durée de possession (12 à 16 ans) et en prenant en compte les aides à l'achat, inférieur à celui du véhicule thermique (essentiellement dû à un coût nettement inférieur de l'électricité par rapport à un carburant diesel ou essence).

Ce différentiel à l'avantage du véhicule électrique se creuserait à horizon 2030 sous l'effet combiné de la baisse tendancielle du coût des batteries (-34 à -66 % selon les projections) et de la hausse du prix des carburants. Sur le segment des berlines, les résultats sont plus contrastés selon les études, mais là encore la compétitivité du véhicule électrique se renforcerait nettement à horizon 2030.

POUR ALLER PLUS LOIN >>>

Le verdissement des flottes est encouragé par un soutien au déploiement des infrastructures de recharge (notamment dans le cadre de la LOM) et des dispositifs de soutien à l'achat de véhicules faiblement émetteurs (mécanisme bonus-malus et, en complément pour les particuliers, prime à la conversion).

Le report vers des modes actifs est encouragé à travers la mise en place du forfait mobilité durable qui succède à l'indemnité kilométrique vélo (IKV) et une série de mesures en faveur du déploiement du vélo dans la loi.

Plus de détails sur la loi :

www.ecologique-solaire.gouv.fr/loi-mobilites-0



BANQUE des
TERRITOIRES



La compétence mobilité à l'heure de la loi d'orientation des mobilités

Territoires Conseils
un service Banque des Territoires

Introduction

Les objectifs de la loi Orientation de la mobilité:

- Améliorer le maillage territorial et optimiser la desserte des petites et moyennes agglomérations;
- Offrir une panoplie d'outils aux acteurs de la mobilité pour limiter le recours à la voiture et permettre l'émergence de nouvelles formes de mobilité;
- Passer d'une politique publique de transport à une politique de la mobilité, devant s'apprécier dans son sens le plus large.

La notion de mobilité et de droit à la mobilité

- *La Loi Orientation des mobilités, sans donner de définition précise de la notion de mobilité, permet de définir la mobilité comme l'ensemble des modalités facilitant et permettant le déplacement.*
- *Le droit à la mobilité s'appuie sur les dispositions suivantes:*
 - « La mise en œuvre progressive du droit à la mobilité permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». (L1111-2 du Code des transports)
 - « Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires ultramarins et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité ». (L1111-3 du code des transports)
 - « Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'utilisateur d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation » (Article L1111-4 du code des transports)

Le contenu de la compétence mobilité

La rédaction de l'article L1231-1-1 du code des transports dispose que « sur son ressort territorial, une autorité organisatrice de la mobilité est compétente » pour :

- Organiser des services réguliers de transport public de personnes;
- Organiser des services à la demande de transport public de personnes;
- Organiser des services de transport scolaire;
- Organiser des services aux mobilités actives ou de contribuer au développement de ces mobilités (Marche à pied, vélo, ou tout autre forme de mobilité avec assistance motorisée ou non);
- Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.

À titre facultatif, les autorités organisatrices peuvent:

- Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite;
- Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants;
- Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Les autorités organisatrices de la mobilité

Sont qualifiées comme étant des autorités organisatrices des transports (AOM) les personnes publiques suivantes (L1231-1 du Code des transports):

- Les communautés d'agglomération;
- Les communautés urbaines;
- Les Métropoles;
- La Métropole de Lyon;
- Les communautés de communes lorsque la compétence a été transférée;
- La Région en lieu et place des communautés de communes à qui la compétence n'a pas été transférée;
- Ile-de-France Mobilités;
- Les syndicats mixtes et les PETR, après le transfert de la compétence mobilité.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA COMPÉTENCE
VOIRIE AU SEIN DU BLOC LOCAL

Un périmètre variable pour diverses
modalités d'exercice
(extraits)

Avril 2018

(...)

INTRODUCTION

L'intérêt d'organiser la compétence voirie à l'échelle intercommunale peut être multiple. Performance dans la commande publique, dans la programmation des investissements, réalisation d'économies d'échelle et cohérence de l'aménagement du territoire intercommunal sont autant d'objectifs qui peuvent conduire au transfert de compétence à la communauté. Les modifications institutionnelles au sein des communautés (transformation en communauté urbaine ou en métropole, fusion, communes nouvelles...) peuvent également être l'occasion de s'interroger sur la prise de cette compétence.

Par-delà les attributions légales de chaque type de communautés, une complémentarité entre les actions communales et intercommunales peut être organisée, afin d'éviter une répartition rigide et inopportune de la compétence voirie au sein du bloc local. Les différents outils à vocation générale proposés par le code général des collectivités territoriales révèlent toute leur pertinence, particulièrement lorsqu'il s'agit d'impliquer l'intercommunalité dans la gestion des routes sur son territoire.

Afin de cerner au mieux la réalité de cette compétence au sein des territoires, cette étude se fonde sur les résultats d'une enquête menée conjointement par l'AdCF et Territoires Conseils auprès de communautés et de métropoles de toutes tailles. Si certaines tendances émergent, les pratiques des communautés et des métropoles en matière de gestion des routes s'avèrent riches et variées, bien que les problématiques rencontrées par chacune soient souvent partagées.

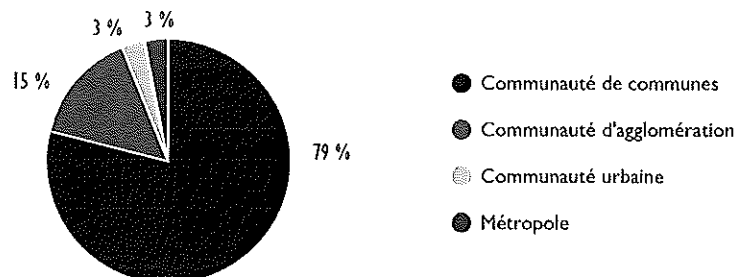
NOTICE MÉTHODOLOGIQUE

L'enquête menée par l'AdCF et Territoires Conseils à partir d'avril 2017 visait à recenser les modes d'exercice de la compétence voirie au sein des communautés et des métropoles. Le questionnaire a permis de collecter les réponses de 222 groupements, toutes catégories confondues.

La part des communautés de communes et d'agglomération répondantes est comparable à la moyenne nationale : 79 % des répondants sont des communautés de communes – un taux proche des 80 % qu'elles représentent nationalement – et 15 % sont des communautés d'agglomération, contre 17 % au niveau national. Les communautés urbaines et les métropoles sont quant à elles légèrement surreprésentées : elles pèsent chacune 3 % parmi les répondants, contre 1,2 % au niveau national pour les communautés urbaines et 1,1 % pour les métropoles.

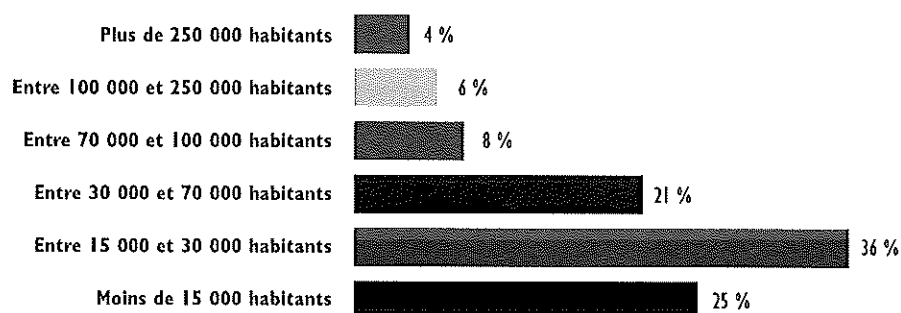
Graphique 1

RÉPARTITION DES RÉPONDANTS PAR CATÉGORIES



Graphique 2

STRATES DÉMOGRAPHIQUES DES COMMUNAUTÉS ET DES MÉTROPOLIS RÉPONDANTES



(...)

UNE RÉPARTITION DE LA COMPÉTENCE VOIRIE À GÉOMÉTRIE VARIABLE

I. UN CADRE JURIDIQUE AJUSTABLE QUEL QUE SOIT LE CARACTÈRE DU TRANSFERT

Obligatoire dans les communautés urbaines et les métropoles, la compétence voirie peut s'exercer à titre optionnel ou facultatif dans les communautés de communes et d'agglomération. Ces dernières jouissent d'une plus grande souplesse dans la détermination des conditions d'exercice de cette compétence. Les résultats de l'enquête corroborent le fait que les communautés semblent privilégier une intégration assez forte de cette compétence au niveau intercommunal, quel que soit le type de transfert prévu par la loi.

A. DANS LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION : LE TRANSFERT À TITRE OPTIONNEL OU FACULTATIF

ATTRIBUTIONS DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION EN CAS DE TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE VOIRIE À LA COMMUNAUTÉ

La communauté est totalement libre dans la détermination de sa compétence, lorsqu'elle est exercée à titre facultatif. En revanche, si la compétence est exercée à titre optionnel, les dispositions du code général des collectivités territoriales viennent en encadrer le contenu et les modalités.

- dans les communautés de communes, quand elle est optionnelle, la compétence voirie est ainsi libellée : « *création, aménagement et entretien de la voirie* » (CGCT, art. L. 5214-16, II) ;
- dans les communautés d'agglomération, quand elle est optionnelle, la compétence

voirie est ainsi libellée : « *création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parc d'intérêt communautaire* » (CGCT, art. L. 5216-5, II, 1°).

Plus précisément, la mission de « création » de la voirie recouvre la construction des voies nouvelles ou l'ouverture à la circulation de voies préexistantes. L'« aménagement » peut concerner les opérations d'élargissement ou de redressement des routes, et l'« entretien » recouvre l'obligation du maintien en bon état des voies.

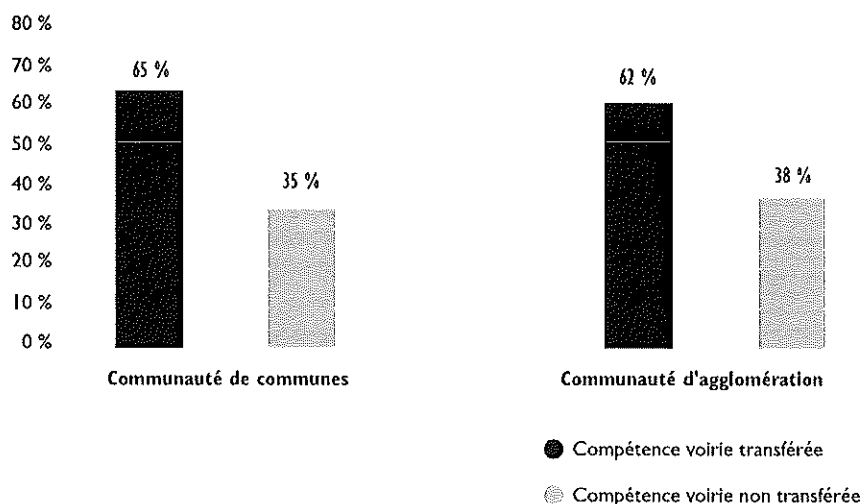
A.1 Le choix fréquent d'un transfert de la compétence voirie à titre optionnel, lié à l'intérêt communautaire des voies concernées

- Une compétence fréquemment exercée par les communautés de communes et d'agglomération

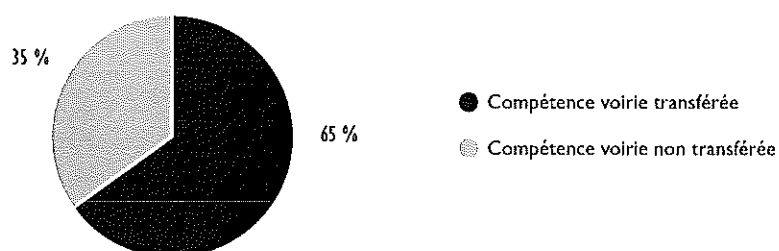
Parmi les communautés de communes et d'agglomération répondantes, la part de celles s'étant vu transférer la compétence voirie est significative (respectivement 65 % et 62 %, graphique n° 3), alors même que cette compétence n'est pas obligatoire.



Graphique 3

TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE VOIRIE AUX COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION


Graphique 4

TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE VOIRIE AUX COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION


L'enquête menée montre également que la proportion des communautés de communes et d'agglomération compétentes (65 %, graphique n° 4) demeure comparable à celle observée par la DGCL avant les fusions qui ont eu lieu au 1^{er} janvier 2017 (68 %¹). Parmi les 1 237 communautés de communes et d'agglomération désormais recensées, 952 exercent la compétence voirie (77 %²). Les processus d'harmonisation de compétences n'étant pas achevés au moment de l'enquête, cela peut expliquer l'écart entre les résultats de l'enquête menée et la proportion théorique établie par le ministère de l'Intérieur.

En classant les communautés de communes et d'agglomération répondantes par strates démographiques (graphique n° 5), on observe que le transfert est à chaque fois majoritaire à plus de 60 %, à l'exception des communautés regroupant entre 30 000 et 70 000 habitants.

1. Source : www.banatic.interieur.gouv.fr, 2016.

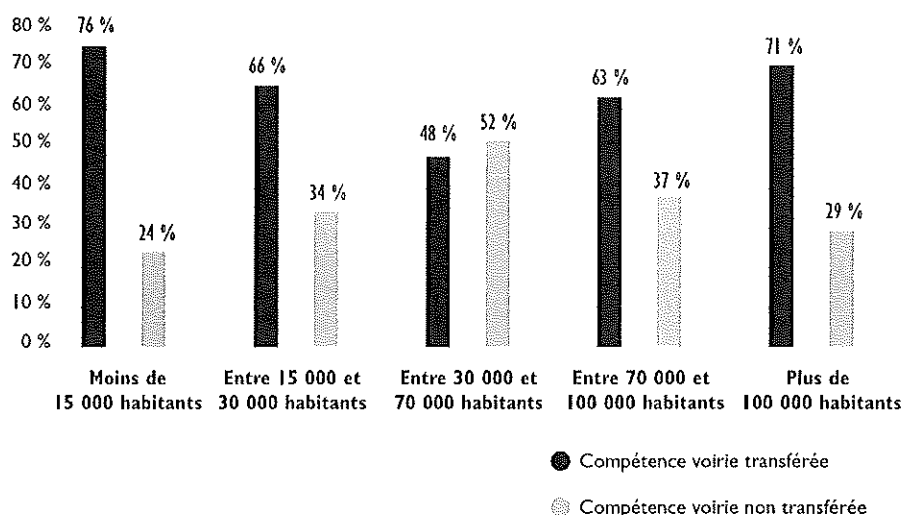


2. Source : www.banatic.interieur.gouv.fr, 2017.



Graphique 5

PART DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION AYANT OPÉRÉ UN TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE VOIRIE, SELON LEUR POPULATION



3. 66 % des communautés regroupant entre 15 000 et 30 000 habitants et 76 % des communautés dont la population est inférieure à 15 000 habitants ont transféré la compétence voirie (graphique n° 5).

4. 63 % des communautés dont la population comprend entre 70 000 et 100 000 habitants et 71 % des communautés dont la population est supérieure à 100 000 habitants ont transféré cette compétence (graphique n° 5).

Le poids démographique des communautés paraît donc influencer sur le transfert, ou non, de la compétence voirie à la communauté de communes ou d'agglomération. Pour les communautés dont la population est inférieure à 30 000 habitants, plus la population décroît, plus le transfert de compétence à la communauté est fréquent³. Pour les communautés dont la population est supérieure à 70 000 habitants, plus la population est importante, plus le transfert de compétence à la communauté augmente⁴. On distingue clairement le « V » formé sur le graphique n° 5 par les communautés ayant transféré la compétence voirie en fonction de l'importance de leurs populations respectives.

POURQUOI LES COMMUNAUTÉS COMPTANT ENTRE 30 000 ET 70 000 HABITANTS ONT-ELLES MOINS SOUVENT PRIS LA COMPÉTENCE VOIRIE ?

D'après les réponses collectées auprès des communautés regroupant entre 30 000 et 70 000 habitants, le premier obstacle au transfert de compétence est d'abord le manque de solidité financière de la communauté (33 %), notamment lorsque le transfert de cette compétence entraîne la création de services ex nihilo et que des écarts très importants sont constatés entre les budgets alloués et l'état des voies des différentes communes.

En second lieu, pour 25 % des répondants, c'est la crainte d'une perte de proximité dans l'exercice de cette compétence qui freine son transfert.

Enfin, pour 17 % des répondants de cette strate démographique, le transfert de cette compétence n'est tout simplement pas une priorité de leur groupement.

Si les trois premières raisons invoquées par ces communautés sont les mêmes que pour l'ensemble des communautés n'ayant pas transféré la compétence voirie, elles n'obéissent pas au même classement. Les préoccupations d'ordre financier sont

les premières à justifier l'absence de transfert pour ces communautés, là où pour l'ensemble des groupements non compétents, la première raison invoquée est l'impératif de proximité.

Cette absence de transfert de compétence ne signifie pas automatiquement que les communes interviennent seules dans leur champ de compétence. Des solutions alternatives ont fréquemment été trouvées pour pallier les limites de l'exercice de cette compétence à l'échelle communale, sans avoir recours à un transfert. La mise en place de services communs, constitue ainsi, pour la communauté de communes du Pays des Abers, une alternative au transfert de compétence. À la communauté de communes Bugeois-Vallée, le regroupement des communes au sein d'une commune nouvelle permet de mieux exercer cette compétence qu'à une échelle intercommunale.

Il faut cependant noter que lorsque le transfert de compétence est effectué, ces communautés sont celles pour qui la part des voies transférées est la plus importante (61 %).

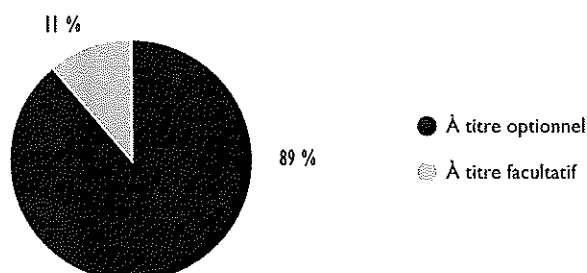


• Un transfert de compétence principalement effectué à titre optionnel

Une large majorité de communautés de communes et d'agglomération exerce la compétence voirie à titre optionnel. Seule une minorité des transferts de compétence s'opère à titre facultatif (graphique n° 6).

Graphique 6

TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE VOIRIE À TITRE OPTIONNEL OU FACULTATIF



Le choix majoritaire en faveur d'un transfert à titre optionnel peut s'expliquer par le souhait d'être soumis à un régime juridique plus souple. En effet, ce transfert suppose que le périmètre de compétence soit défini au moyen de l'intérêt communautaire. Ainsi, les modifications à apporter à la définition de la compétence ne nécessitent que le vote favorable du conseil communautaire à la majorité des deux tiers de ses membres et non une délibération de l'ensemble des conseils municipaux⁵.

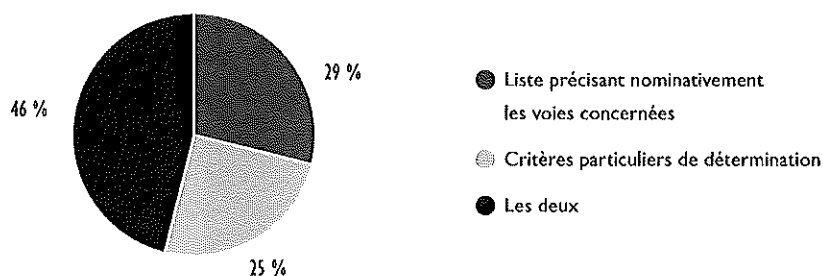
Le choix de tel ou tel type de transfert ne préjuge en rien de l'étendue de la compétence. Les communautés exerçant la compétence voirie à titre facultatif peuvent gérer une part importante du réseau. C'est par exemple le cas de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère, qui gère la moitié du réseau routier de son territoire, ou encore de la communauté de communes du Pays de Honfleur-Beuzeville, qui exerce cette compétence, à titre facultatif, sur l'ensemble des voies communales.

• Une définition des voies d'intérêt communautaire privilégiant des critères de définition combinés à une liste de voies

Pour les communautés de communes et d'agglomération, le moyen privilégié, afin de déterminer les voies d'intérêt communautaire, est le recours à une méthode mixte conjuguant une liste de voies et des critères de définition (46 %, graphique n° 7). Dans certains cas, ce choix peut n'être que transitoire, puisqu'issu de la somme des définitions retenues par les communautés avant leur fusion.

Graphique 7

MODE DE DÉTERMINATION DE L'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE DANS LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION

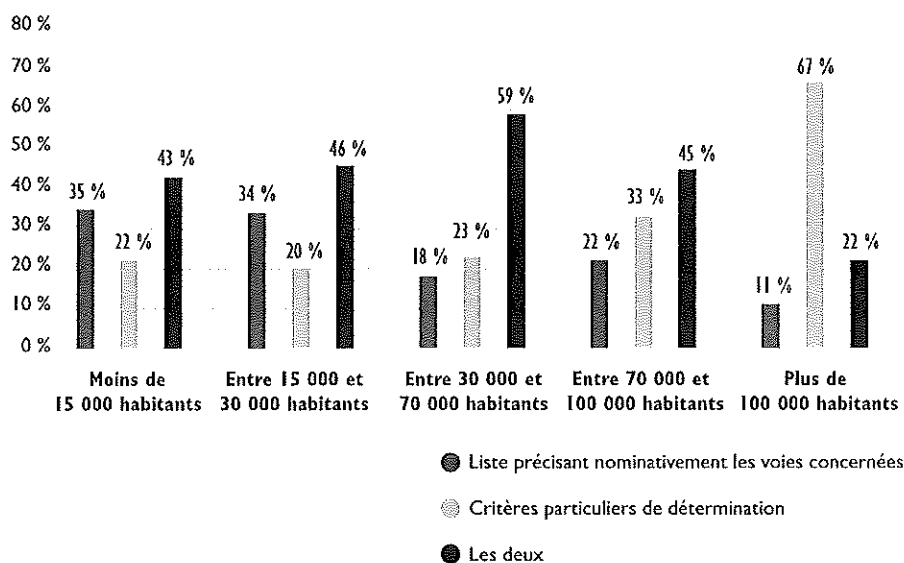


5. C'est-à-dire un vote à la majorité qualifiée des communes membres, soit deux tiers des communes représentant la moitié de la population totale concernée ou la moitié des communes représentant deux tiers de la population totale, avec, de plus, l'accord obligatoire de la commune dont la population est la plus nombreuse, si celle-ci est supérieure à un quart de la population totale de la communauté.

L'analyse des méthodes de détermination des voies d'intérêt communautaire, selon la population des communautés, révèle que cette tendance se retrouve pour la majorité des strates démographiques étudiées, excepté pour les communautés de communes et d'agglomération regroupant plus de 100 000 habitants (graphique n° 8). Ces dernières s'orientent massivement vers la méthode consistant à déterminer l'intérêt communautaire des voies au moyen de critères particuliers de détermination (longueur des voies, situation géographique, fonctions assumées). Un référencement exhaustif des voies concernées peut en effet s'avérer difficile, notamment pour les communautés de taille importante.

Graphique 8

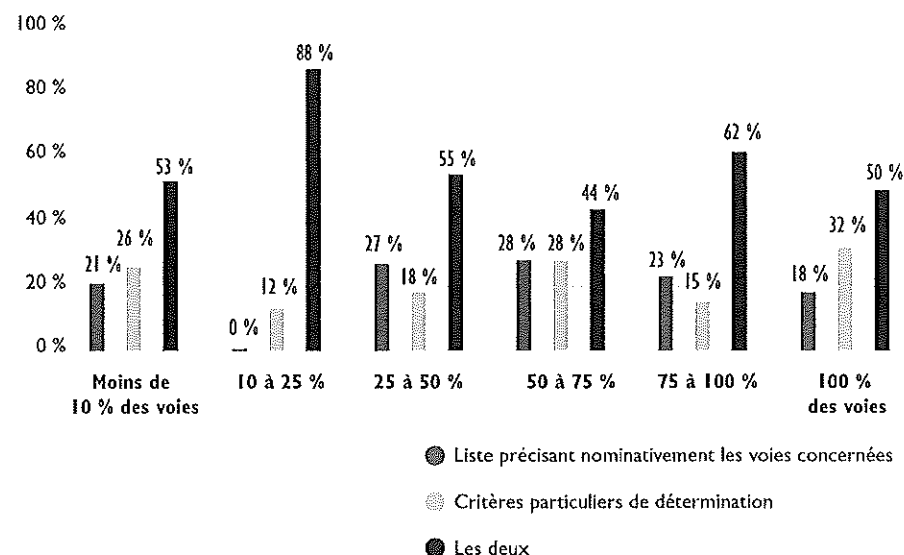
MODE DE DÉTERMINATION DE L'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE DANS LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION, SELON LEUR POPULATION



Par ailleurs, le mode de définition de l'intérêt communautaire n'est pas symptomatique du niveau d'intégration de la compétence à l'échelle de la communauté : la méthode mixte est privilégiée quelle que soit la part des voies prises en charge par la communauté (graphique n° 9).

Graphique 9

MODE DE DÉTERMINATION DE L'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE, SELON LA PART DES VOIES TRANSFÉRÉES, POUR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION





LE RECOURS À DES CRITÈRES OBJECTIFS POUR DÉTERMINER L'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE DES VOIES

La détermination de critères objectifs de définition des voies d'intérêt communautaire peut amener à étendre la compétence communautaire. À titre d'exemple, pour la communauté de communes Médoc Estuaire, les voies déclarées d'intérêt communautaire sont celles reliant les équipements communautaires entre eux. Cette définition évolutive permet l'extension de la part des voies prises en charge selon le développement des missions portées par la communauté, sans pour autant modifier la définition des voies d'intérêt communautaire. Dès lors, si un nouvel équipement communautaire est mis en place, les voies le reliant aux autres équipements communautaires seront prises en charge par la communauté,

si elles ne l'étaient pas auparavant. De plus, cette définition de l'intérêt communautaire garantit une lecture cohérente de l'action intercommunale, puisque la voirie communautaire assure la desserte des équipements communautaires. D'autres communautés ont mis en place des critères de détermination dans une logique comparable. Au sein de la communauté de communes des Bastides en Haut-Agenais Périgord, les voies déclarées d'intérêt communautaire sont celles assurant la desserte de trois maisons ou plus. Pour cette communauté, la part des voies communautaire a donc vocation à s'adapter à l'expansion urbaine des communes membres.

A.2 Les conditions de prise en charge des voies du bloc local

La loi permet aux territoires de déterminer la part des voies à prendre en charge, ainsi que le régime de transfert des biens nécessaires à l'exercice de la compétence voirie. La tendance générale est à un transfert de compétence partiel, parfois accompagné de dispositifs complémentaires de mutualisation de moyens (graphique n° 10). Il faut noter la particularité des communautés entre 70 000 et 100 000 habitants. Elles sont en effet 70 % à avoir précisé qu'elles accompagnent le transfert partiel du domaine public routier communal de dispositifs complémentaires de mutualisation de moyens, ce qui en fait la strate de population ayant le plus recours à de tels dispositifs.

Graphique 10

ÉTENDUE DU TRANSFERT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER COMMUNAL AUX COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMÉRATION, AVEC OU SANS DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT, SELON LEUR POPULATION

