

GIR MARALPIN

Conférence-débat du 16 décembre 2010

Le contrat d'axes

***et la mise en cohérence des politiques publiques et
des choix de localisation***

*Le passage de la ville
pédestre à la ville automobile
(Marc Wiel)*

Densité

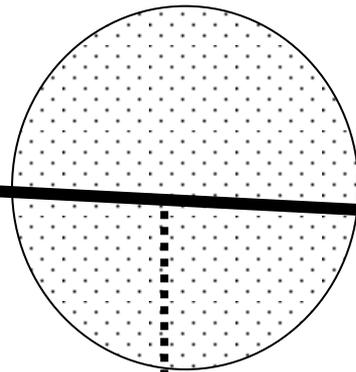
Ville pédestre : faible
vitesse de déplacements,
forte densité, superficie
limitée,

**RAPPELS - La congruence entre l'agencement
urbain et les conditions de la mobilité (Marc
Wiel)**

1 – Le temps passé à se déplacer au quotidien
constitue une contrainte majeure dans les
stratégies de localisation des ménages et des
entreprises.

2 – De ce fait, lorsque la vitesse des
déplacements augmente (et tant que le coût
financier des déplacements n'est pas trop élevé),
l'espace accessible dans un temps donné est
démultiplié, ce qui permet un élargissement
considérable dans le choix de localisation possible
pour les acteurs en recherche de localisation.

Ville automobile: forte vitesse
de déplacements, faible
densité, superficie étendue,



Vitesse

5 km / h (piéton)

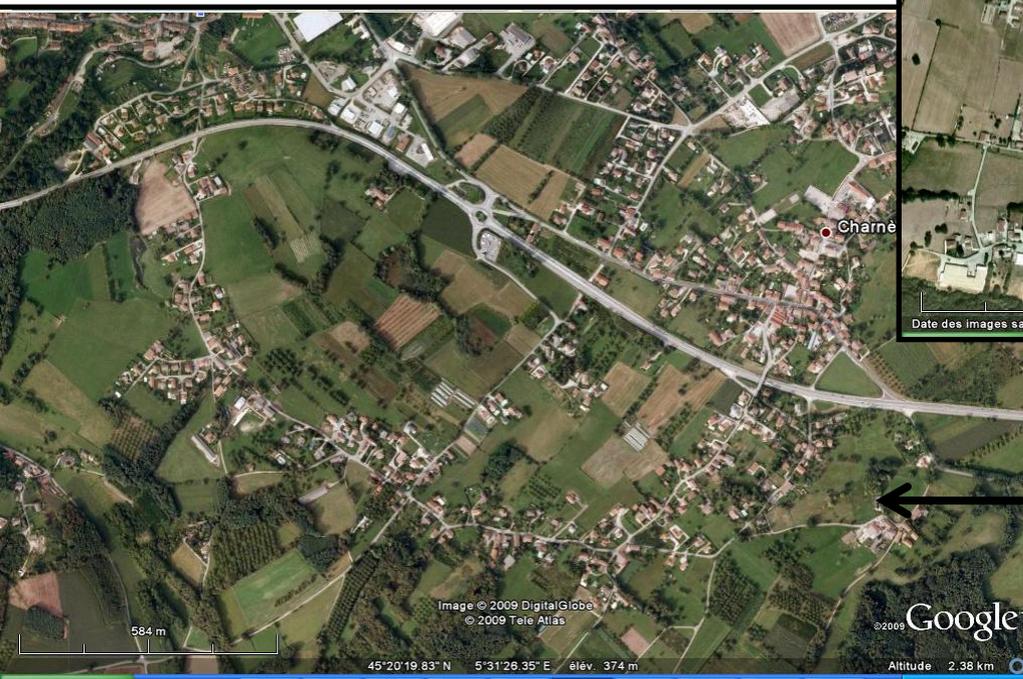
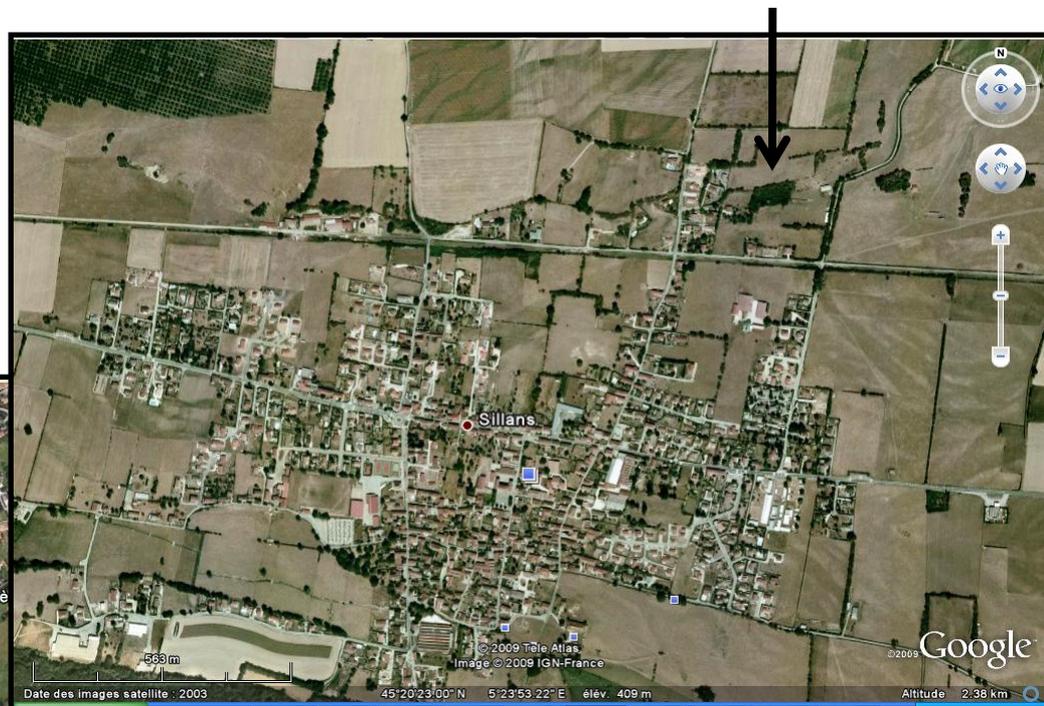
35 km / h (voiture)

Étalement et dispersion de l'habitat



Grand lotissement porté par un promoteur à 15 km de Grenoble (Voreppe)

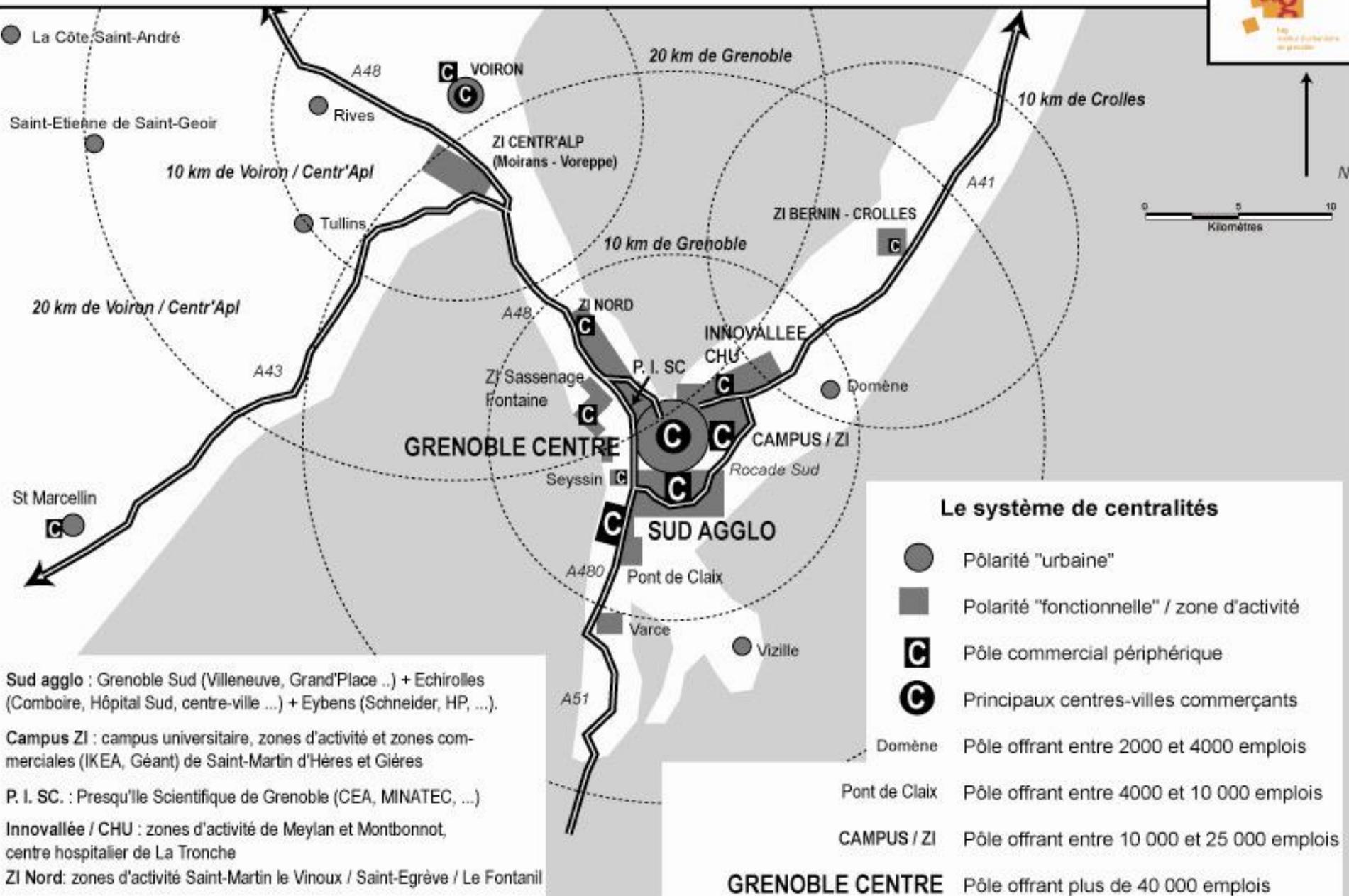
Développement pavillonnaire peu organisé à 40 km de Grenoble (Sillan)



« Mitage » (habitat individuel dispersé le long des chemins ruraux) à 25 km de Grenoble (Charmècles)

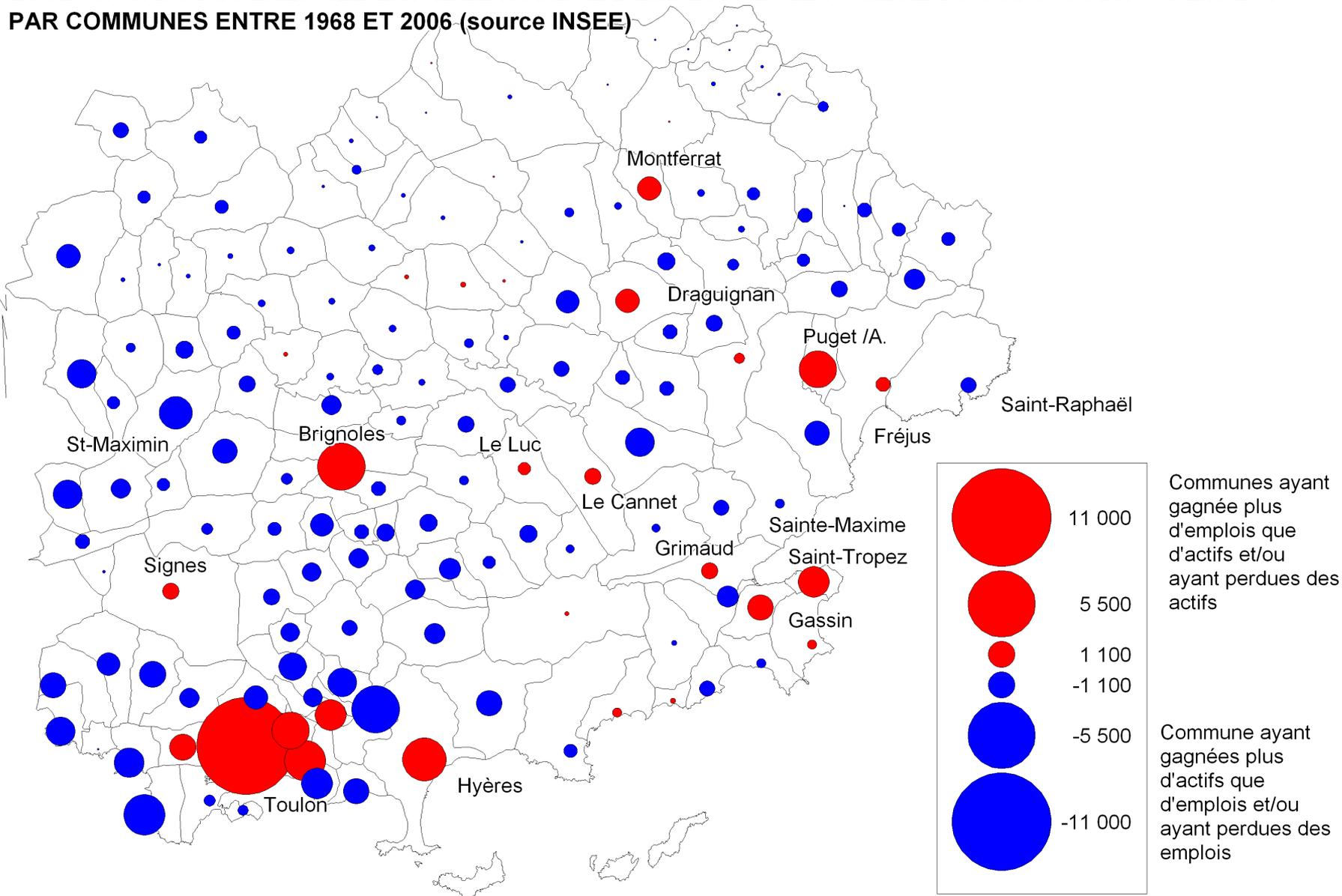
L'émergence de nouvelles polarités

LES PRINCIPALES CENTRALITES DANS LA R.U.G. EN 2009



Déconnexion croissante entre lieu de travail et de domicile ...

EVOLUTION DU DIFFERENTIEL ENTRE LE NOMBRE D'EMPLOIS ET LE NOMBRE D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI PAR COMMUNES ENTRE 1968 ET 2006 (source INSEE)



... et croissance du trafic automobile

1 – Des ruptures dans les conditions qui ont alimenté le passage de la ville pédestre à la ville automobile

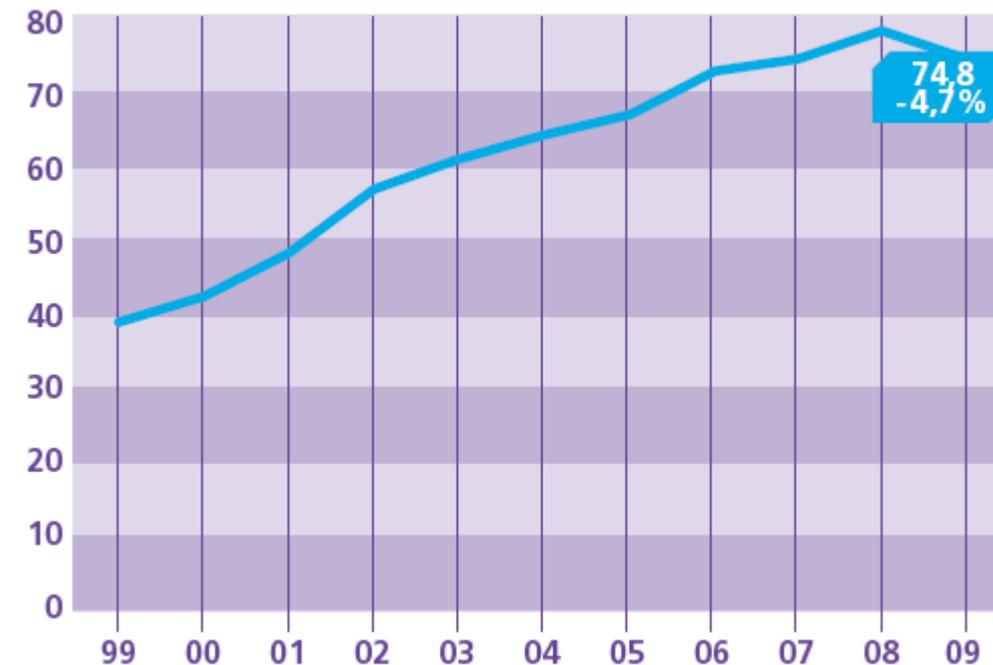
8 grandes ruptures qui pourraient modifier l'univers des contraintes qui structurent les choix de localisation des ménages et des entreprises mais aussi l'élaboration des politiques publiques :

- ▶ **Il n'y a plus d'argent public** ... (crise des finances publiques)
- ▶ **Le coût d'usage de la voiture va probablement augmenter** (raréfaction du pétrole)
- ▶ **Le trafic routier doit diminuer** (facteur 4, tension énergétique, obligation légale pour les SCoT, PDU, PLU)
- ▶ **L'espace disponible pour l'étalement urbain se raréfie**
- ▶ **La maison individuelle, un rêve financièrement inaccessible ?** (prix du logement)
- ▶ **Paupérisation d'une frange croissante de la population et baisse générale du pouvoir d'achat** (moins de pouvoir d'achat = moins de liberté de choix)
- ▶ **Une nouvelle demande sociale de proximité des lieux de vie et de fiabilité des temps de trajet** (l'éloignement géographique et le manque de mixité urbaine des lieux de « vie » sont de moins en moins bien vécus)
- ▶ **A partir de 2035, presque 1/3 de la population aura plus de 60 ans** (comment anticiper les changements de comportement qui seront induits par cette rupture démographique majeure ?)

1-1 – La crise des finances publiques

- *La nécessité de rembourser les dettes prive de marge de manœuvre l'Etat et les collectivités territoriales*
- *Vers une non-finançabilité des grands projets d'infrastructures et du fonctionnement des transports collectifs ?*

Participation du SMTC en 2009 (en M€ constants)



(Source : rapport d'activité de la SEMITAG)

◀ Dans l'agglomération grenobloise, le financement de l'exploitation du réseau de transports collectifs (budget de la SEMITAG) dépend de plus en plus des deniers publics.

Entre 1999 et 2009, le versement du SMTC (autorité organisatrice) à la SEMITAG (exploitant) a augmenté de presque 35 millions d'€ et atteint 74,8 millions d'€ en 2009.

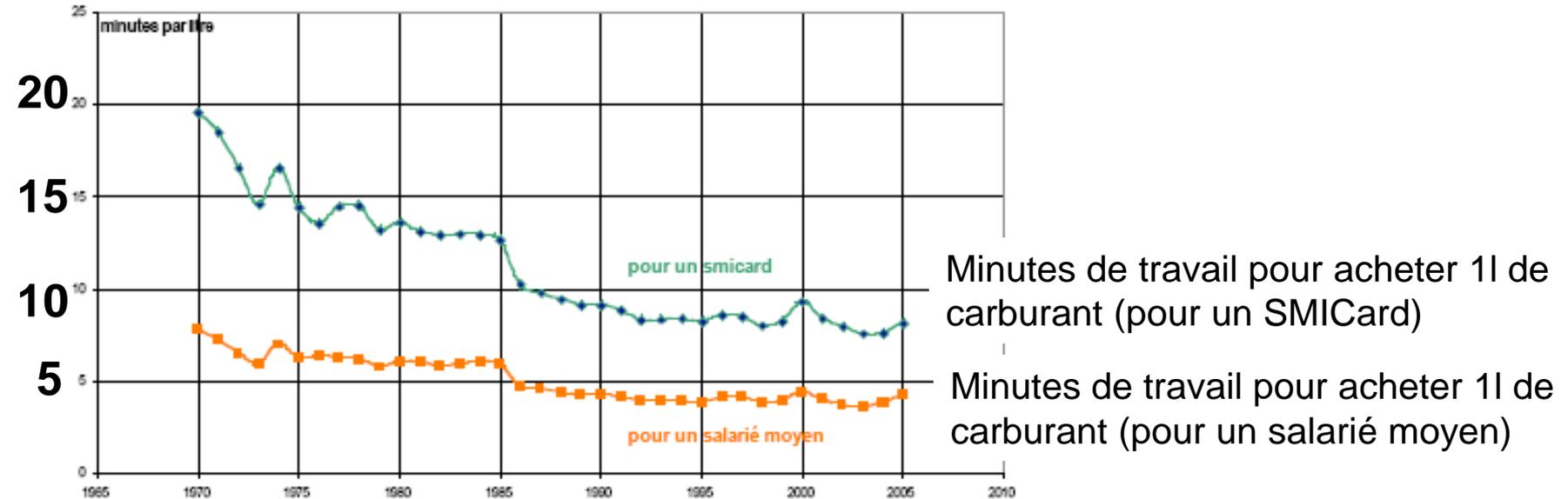
En 2008, l'utilisateur ne finançait que 25% du coût total d'exploitation des transports urbains grenoblois.

Ces données n'intègrent pas le coût des investissements et du paiement des intérêts de la dette liée à la construction des lignes de tramway.

1-2 – Le « Oil Peack » et le risque de flambée des prix du pétrole (2/2)

Entre 1970 et 2005, le nombre de minutes de travail nécessaire pour se payer un litre de carburant a nettement baissé ...

Planche n° 2 - PRIX REEL DU LITRE DE CARBURANT UTILISE PAR LES VOITURES

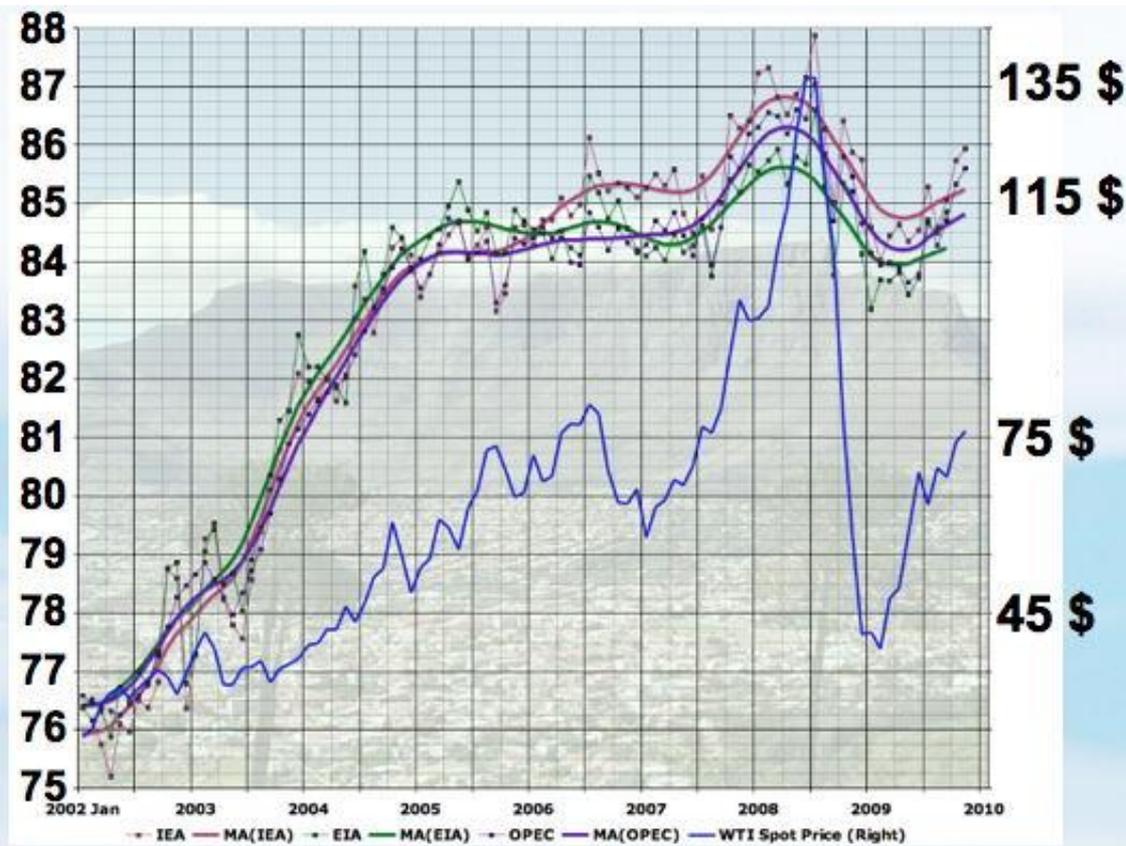


▲ Exprimées en « pouvoir d'achat » (nombre de minutes de travail nécessaire pour se payer un litre d'essence ou de gazole), le coût financier d'usage a fortement baissé depuis les années 60/70.

Et une voiture de 2010 consomme moins qu'une voiture de 1970 !

Source : Jean-Marie Beauvais Consultant

1-2 – Le « Oil Peack » et le risque de flambée des prix du pétrole (2/2) ... mais la flambée des prix du pétrole inverse la tendance !



◀ « Il n'est pas du tout impossible que nous soyons au début du plateau de production mondial, plateau qui pourrait durer encore 5 à 10 ans avant un déclin marqué de la production mondiale... à laquelle il va bien falloir s'adapter. - Source : *The Oil Drum* » -

Document tiré du site Internet de Jean-Marc Jancovici, expert indépendant en énergie et bilan carbone,
http://www.manicore.com/documentation/petrole/pic_passe_petrole.html

▲ Millions de barils / jour

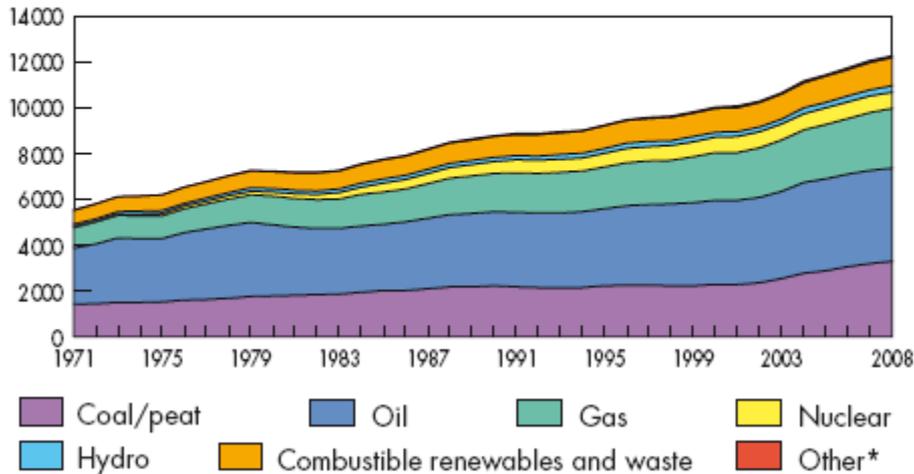
En 2008, 61% de la consommation mondiale de pétrole est liée aux transports : la hausse très probable des prix du pétrole à court / moyen terme va impacter fortement l'organisation de la vie quotidienne des individus, le fonctionnement de l'économie et à terme l'organisation des villes et du système de transports !

1-3 – L'exigence du facteur 4 ... - Les alternatives aux carburants pétroliers ne permettront probablement pas d'éviter l'exigence d'une réduction du trafic routier car on consomme toujours plus (et trop) d'énergie

World

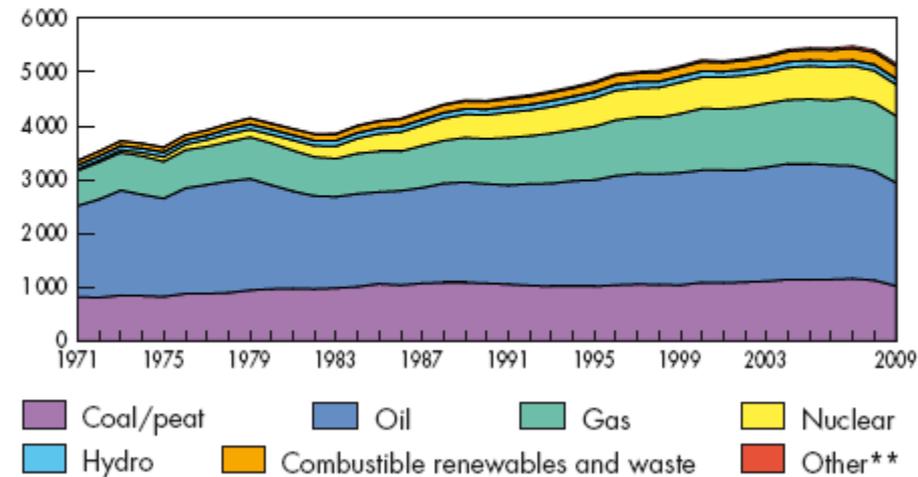
(Source : AIE)

Evolution from 1971 to 2008 of world total primary energy supply by fuel (Mtoe)



OECD

Evolution from 1971 to 2009 of OECD total primary energy supply* by fuel (Mtoe)



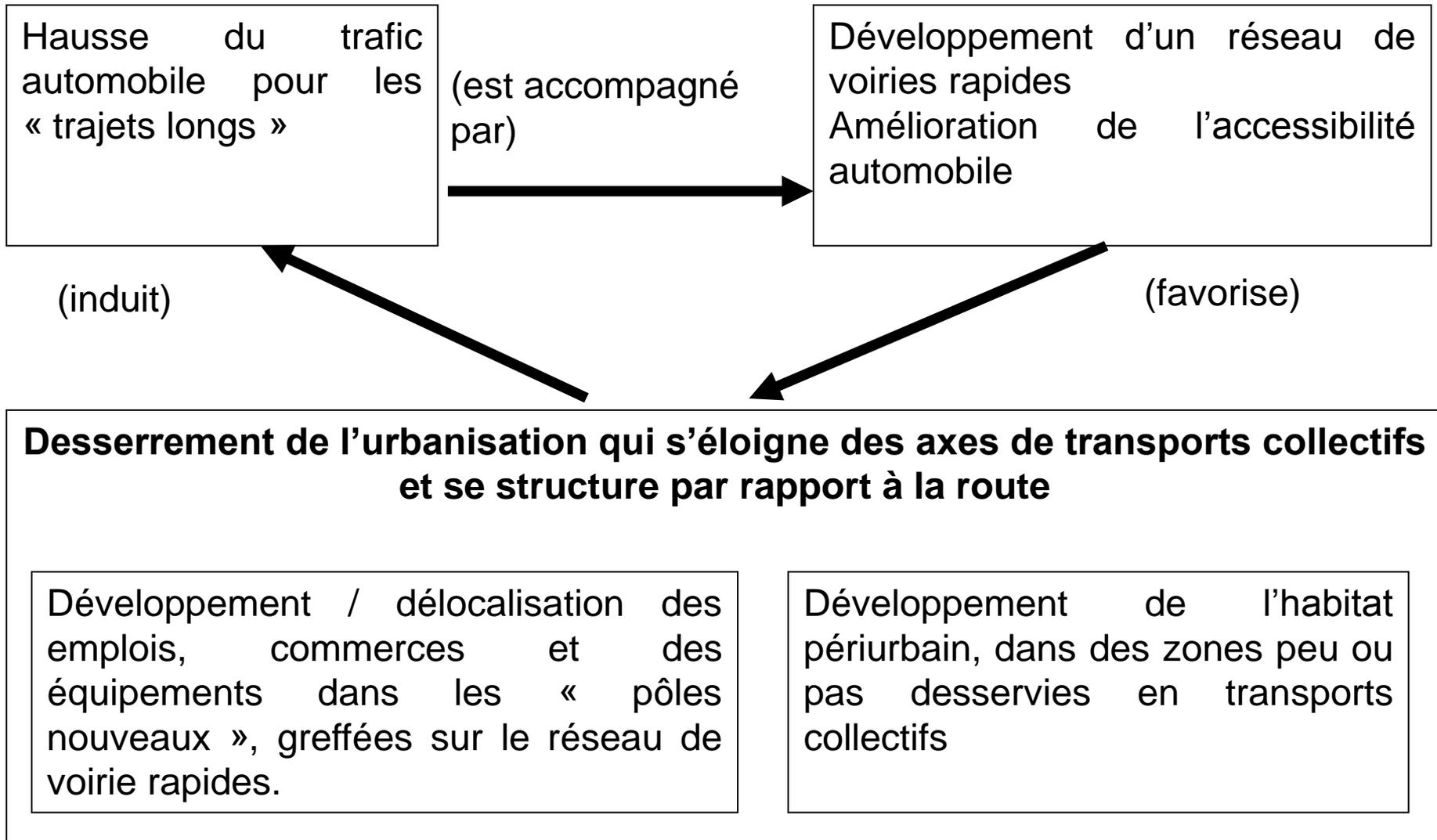
▲ A l'échelle mondiale, il faudrait diviser par 2 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 pour limiter la hausse de la températures moyennes mondiales à +2°C. Mais en 2008, 81% de la production mondiale d'énergie provient du gaz, du charbon et du pétrole. Et la consommation mondiale d'énergie a augmenté d'environ 1/3 entre 1990 et 2008.

▲ Pour laisser une place au développement des pays du Sud, il faudrait que les pays riches divisent par 4 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Mais en 2008, 81% de la production d'énergie des pays de l'OCDE provient du gaz, du charbon et du pétrole. Et leur consommation d'énergie a augmenté d'environ 15% entre 1990 et 2009.

1-4 – Moins de projets routiers, plus de bouchons, de moins en moins de terrains disponibles pour l'étalement urbain

- Le blocage du mode de développement urbain extensif ?

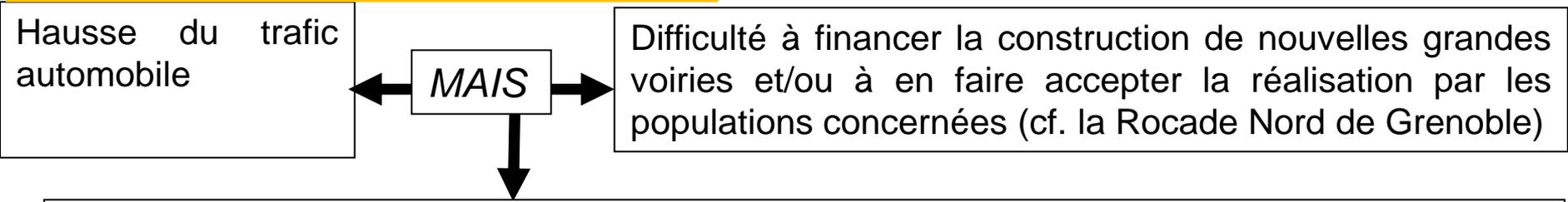
La dynamiques de l'étalement urbain ...



1-4 – Moins de projets routiers, plus de bouchons, de moins en moins de terrains disponibles pour l'étalement urbain

- *Le blocage du mode de développement urbain extensif ?*

... semble se gripper depuis 10 ans



Augmentation de la congestion, stagnation ou augmentation des temps de parcours :
▶ l'espace accessible dans un temps donné autour du cœur d'agglomération ne s'étend plus.

Les communes périurbaines souhaitent maîtriser voire limiter leur croissance.
Les nouvelles réglementations (restriction de l'assainissement individuel, suppression des zones Nb, exigences accrues de protection des espaces naturels et agricoles) limitent les espaces disponibles pour la croissance urbaine extensive.
▶ Le foncier disponible se sature progressivement *MAIS* les élus / les populations urbaines et périurbaines peinent à accepter l'idée d'une intensification de l'urbanisation.

Auparavant, l'espace disponible pour l'urbanisation extensive était abondant, et le développement des réseaux routiers permettait de rendre accessible de nouveaux espaces lorsque ceux qui étaient plus proches de la ville montraient des signes de saturation.

Maintenant, l'espace disponible pour l'urbanisation extensive se raréfie et l'espace accessible dans un temps donné depuis le cœur d'agglomération ne s'étend plus

1-5 – Crise du logement, flambée du prix des terrains et des maisons, – La nouvelle dynamique de l'étalement urbain ► une bombe à retardement lorsque les prix du pétrole vont flamber ?

Pénurie de logement et flambée des prix dans le cœur d'agglomération
Flambée des prix dans le périurbain proche qui se « sature » progressivement



Les ménages qui peuvent encore accéder à la propriété individuelle sont contraints d'aller chercher une maison de plus en plus loin du cœur de l'agglomération



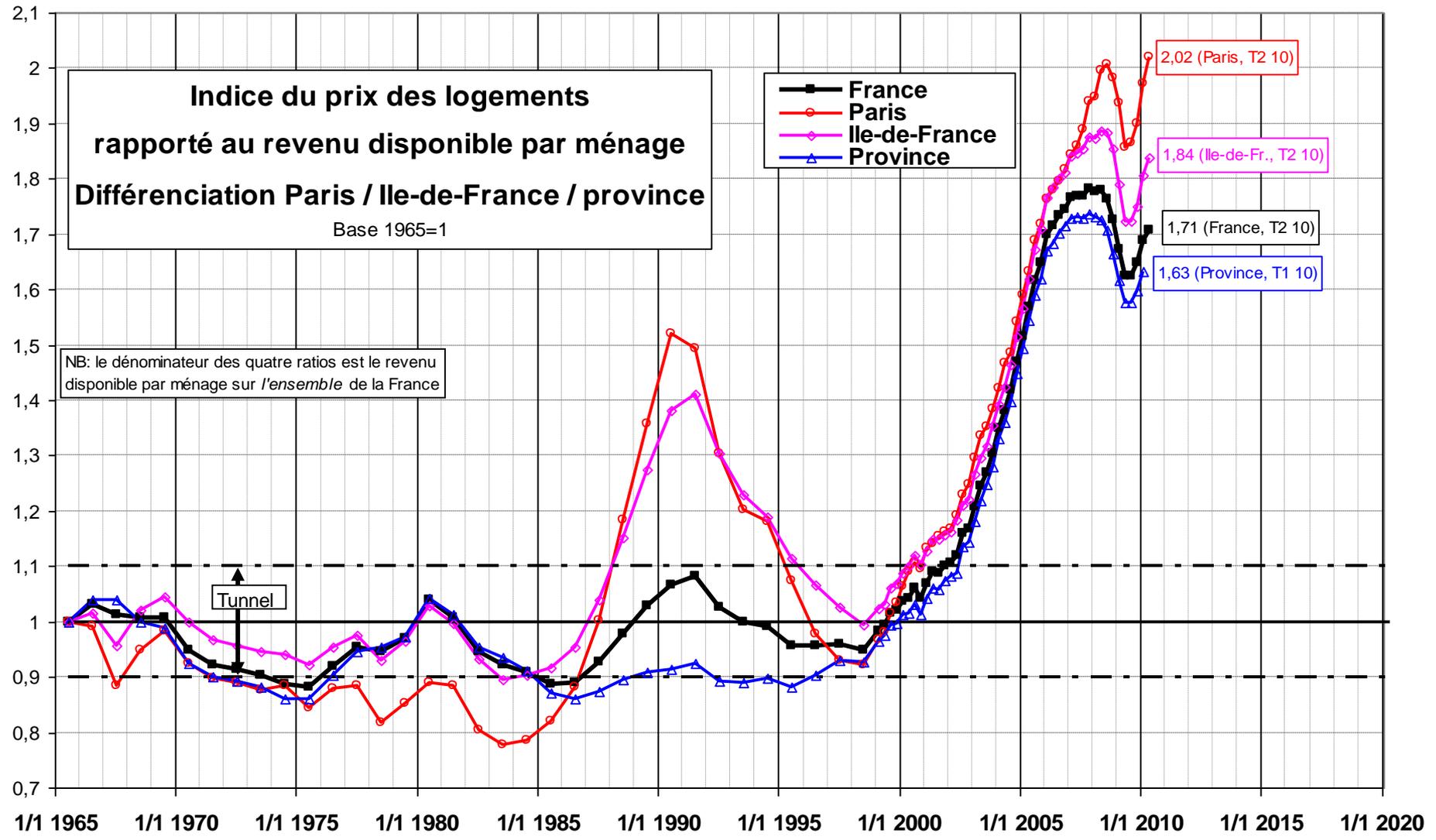
Les temps de trajet quotidiens augmentent ... de même que la sensibilité financière à la hausse future du prix des carburants



La congestion routière augmente MAIS le réseau routier rapide ne s'étend plus (cf. précédemment)

1-5 – Crise du logement, flambée du prix des terrains et des maisons

– La déconnexion entre le prix des logements et le revenu des ménages



La maison individuelle, un rêve désormais financièrement inaccessible au commun des mortels ?

2 – Les pistes de solution émergentes pour relever les nouveaux défis de la cohérence entre urbanisme et déplacements

L'enjeu principal va être de gérer l'attente pour se préparer aux conditions futures de la mobilité (mais aussi aux évolutions sociétales en cours) et aider les individus et les entreprises à s'y adapter en modifiant leurs comportements de mobilité mais aussi leurs stratégies de localisation ce qui entraînera progressivement une modification de l'agencement urbain.

Les principaux facteurs qui peuvent limiter / freiner l'adaptation sont :

- (i) La crise du logement, qui bloque déjà l'émergence de nouvelles stratégies de localisation en raison du coût trop élevé et de la pénurie de logements et de terrains
- (ii) La crise des finances publiques, qui prive l'Etat et les collectivités territoriales de nombreuses marges de manœuvre à l'heure où on attendrait qu'ils puissent investir massivement pour aider à l'adaptation (développement des transports publics, action foncière, financement du logement, financement de l'adaptation énergétique de l'habitat existant, etc.).
- (iii) La stagnation du revenu des ménages, qui rend de plus en plus difficile l'adaptation préventive aux conditions futures (déménager coûte très cher en raison de la crise du logement, faire isoler son logement est de plus en plus hors de portée financière de nombreux ménages, etc.).

2 – Les pistes de solution émergentes pour relever les nouveaux défis de la cohérence entre urbanisme et déplacements

Postulat N°1– Il n’y aura pas de deus-ex-machina technologiques (cf. les limites de la voiture électrique ou à hydrogène ou encore des agro-carburants) :

► La réponse aux défis du futur passera principalement par une meilleure organisation de l’existant

Postulat N°2 – Il faut miser avant tout sur des solutions « low cost » car les acteurs publics et les individus ont des marges de manœuvre financières de plus en plus limitées.

► La réponse aux défis futurs passera beaucoup par la capacité des acteurs à s’auto-organiser pour résoudre leurs problèmes (ex : le covoiturage)

► La réponse aux défis futurs supposera d’articuler les politiques publiques entre elles pour en optimiser l’efficacité et en limiter le coût

2 – Les pistes de solution émergentes pour relever les nouveaux défis de la cohérence entre urbanisme et déplacements

6 leviers d'action peuvent être envisagés pour favoriser l'adaptation aux conditions futures de la mobilité.

- 1 – Faciliter l'auto-organisation des individus et entreprises
- 2 – Optimiser l'usage des infrastructures (auto)routières existants
- 3 – Adapter l'offre de transports collectifs à l'organisation actuelle des territoires
- 4 – Favoriser l'usage de la marche et du vélo
- 5 – Réguler l'usage de la voiture (par la contrainte et/ou par la taxation)
- 6 – Favoriser l'émergence d'un nouvel agencement urbain

3 – Le Contrat d’Axes

Recentrer le développement futur autour des axes bien desservis par les transports collectifs

Que desservent les réseaux si la ville s’en écarte ?

56



Figure 16 : Carte du fuseau d'intensification urbaine figurant au contrat d'axe

A Grenoble, le contrat d'axe, signé entre les communes (qui gèrent l'urbanisme) et le SMTC (qui gère les transports) permet de créer les conditions d'une intensification urbaine autour des futures lignes de tram.

3-1 - Le « tramway urbaniste »

Première génération - L'accent mis sur les espaces publics



http://www.paris-france.org/fr/Deplacements/tramway/tram.asp?section=D&lapage=ca_change/stations/D4_15.asp

Nouveau partage de l'espace public

Le tramway libère de l'espace. Une voiture occupe en moyenne 8 m² par passager, pour le tramway, ce rapport passe à 1m² par passager.

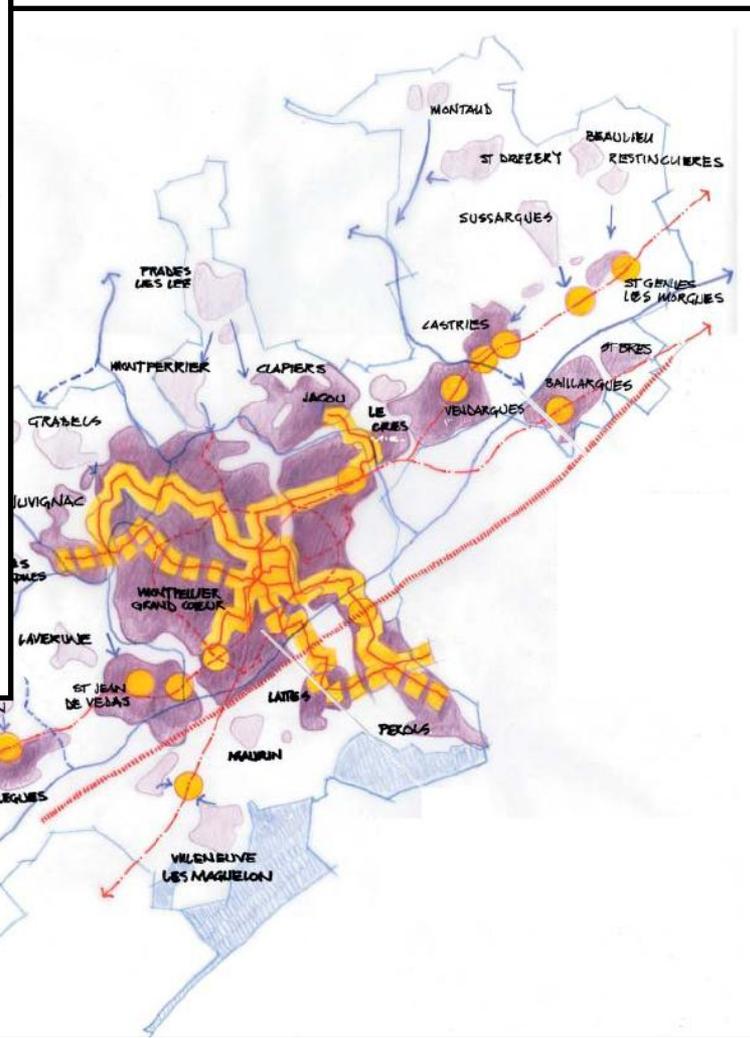
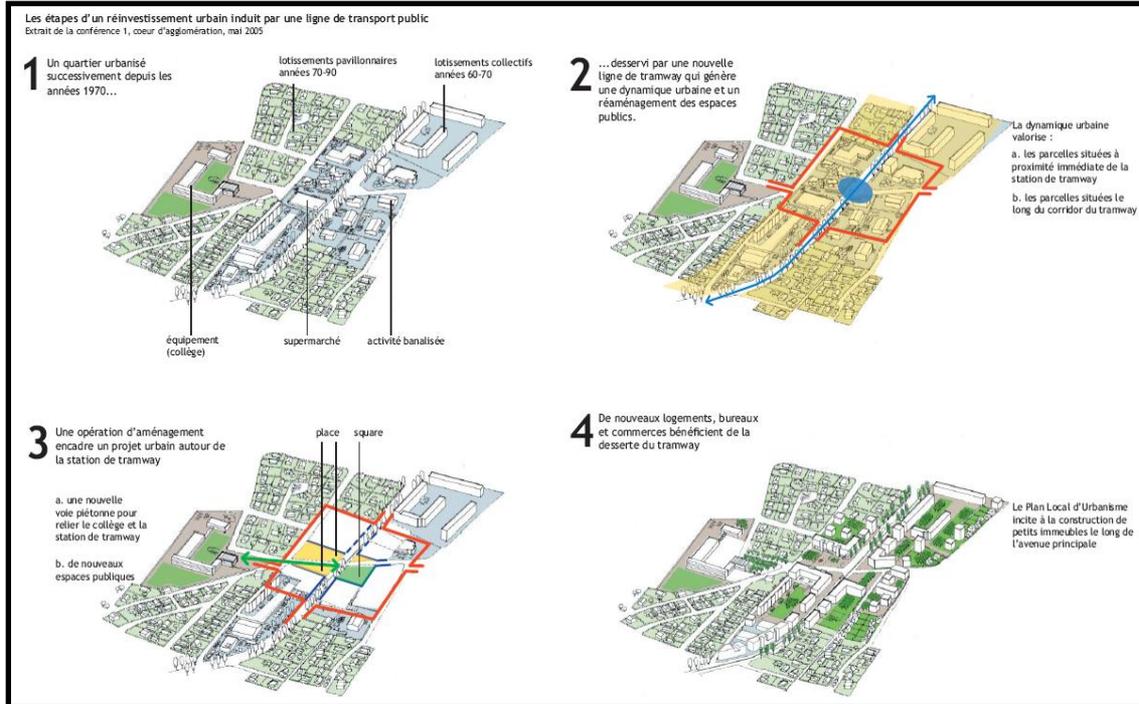
Le tramway permet ainsi de redistribuer l'espace public au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs. Les aménagements inciteront les automobilistes à modifier leur comportement et encourageront les modes doux de déplacement (piétons et vélos). Un traitement spécifique de la voirie et de ses abords permettra de sécuriser les modes doux dans la ville et d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des réseaux de transports en commun aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, le tramway peut se dispenser d'alimentation par lignes aériennes sur une courte distance. Cette solution sera mise en œuvre entre la place Choiseul et la place Jean-Jaurès à Tours, le tramway traversant le secteur sauvegardé et la zone figurant dans le site "Loire, patrimoine mondial de l'Unesco".

<http://www.tram-tours.fr/nouveau-partage-de-l-espace-public.html>

3-1 - Le « tramway urbaniste »

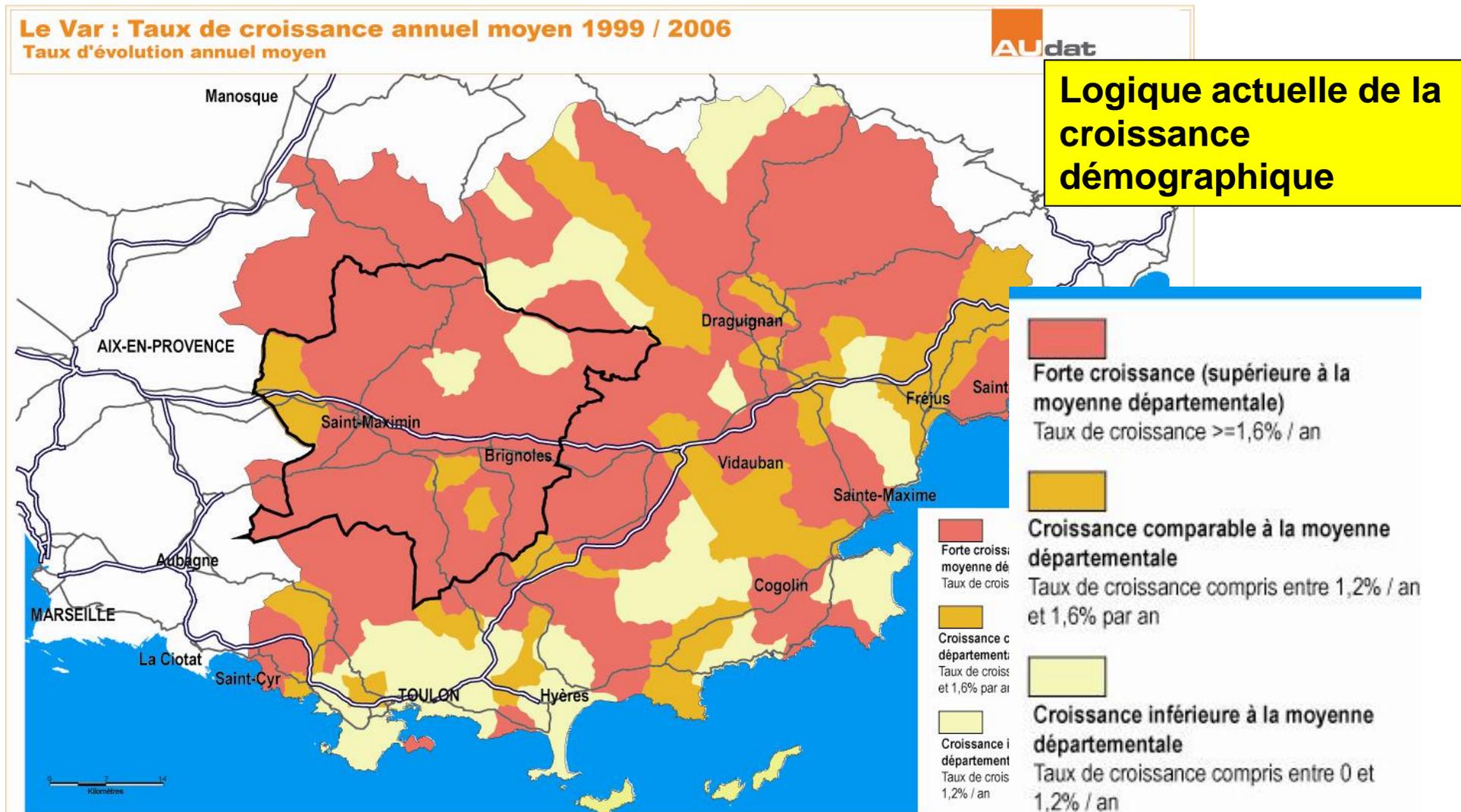
Deuxième génération : privilégier une localisation du développement futur autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs



Source : SCoT de Montpellier

3-2 – Au-delà du tramway urbaniste, des ruptures à envisager dans la manière d'organiser le développement urbain

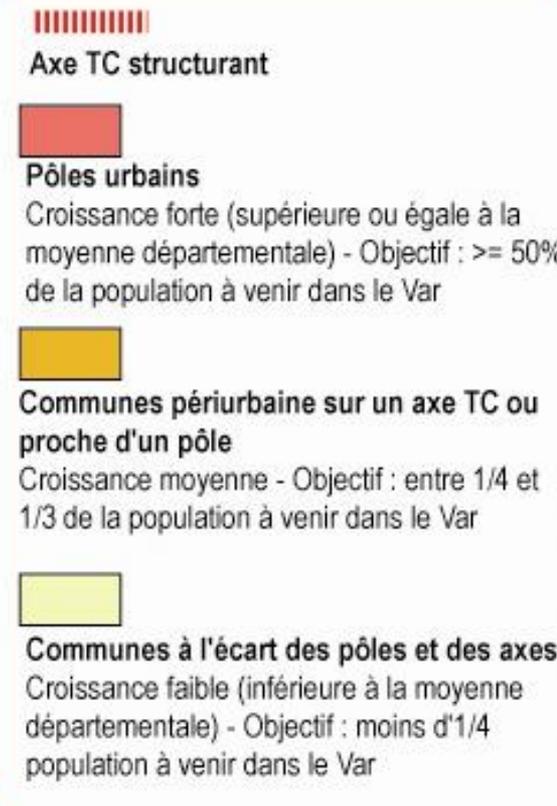
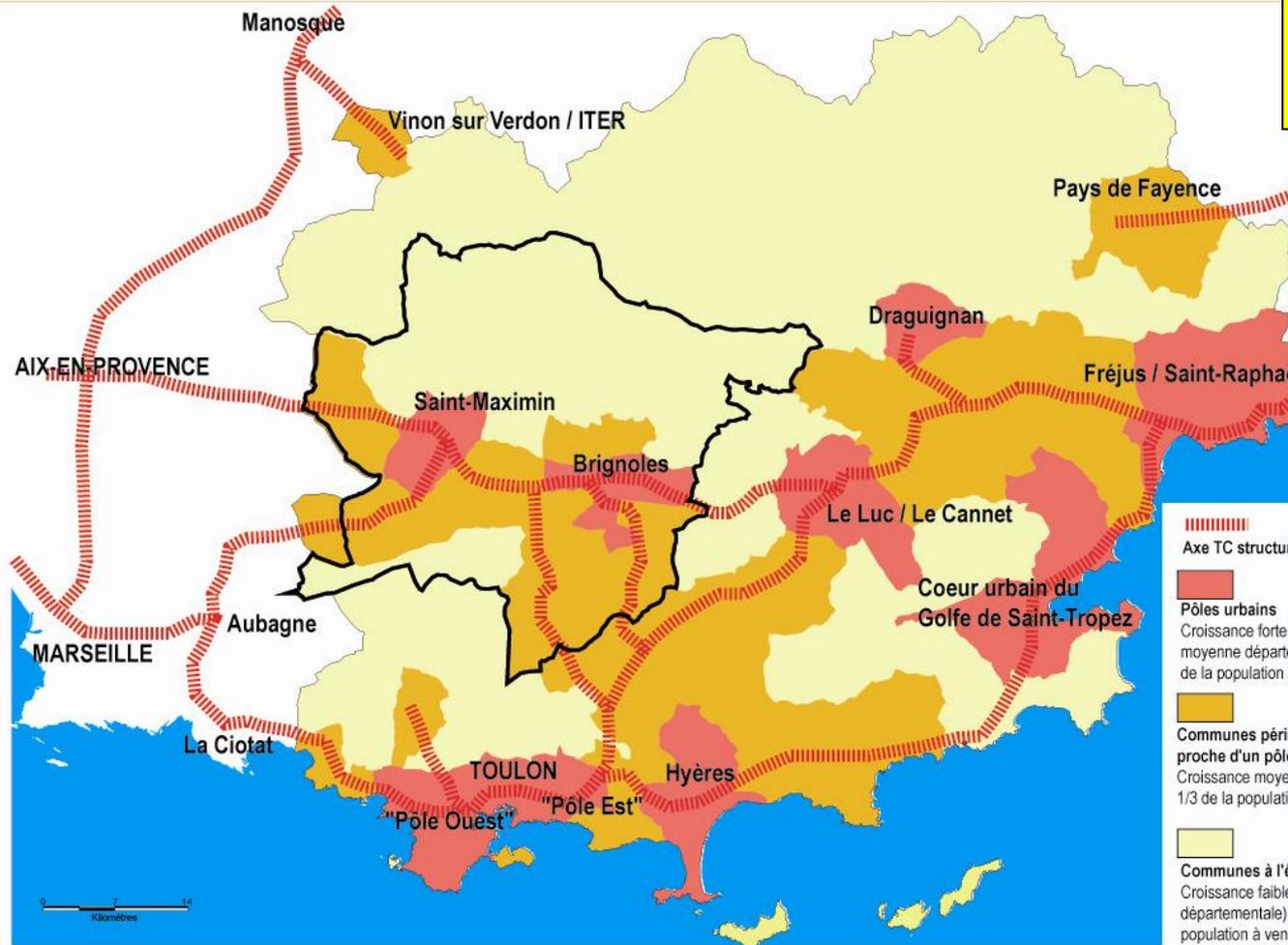
3-2-1 – Développer autour des axes de transports collectifs implique de maîtriser la croissance dans les secteurs / les communes mal desservis



3-2-1 – Développer autour des axes de transports collectifs implique de maîtriser la croissance dans les secteurs / les communes mal desservis

Localiser en priorité le développement futur près des pôles et des axes TC
Hypothèse de répartition de la population à venir dans le Var

Hypothèse volontariste de croissance démographique future



3-2-2– Densifier l'urbanisation existante, limiter la dispersion de l'urbanisation future et arrêter de localiser les emplois, commerces et services dans des espaces uniquement accessibles en voiture

Un mode de développement qui tend à séparer l'emploi, l'habitat, le commerce et les équipements, ce qui allonge la distance des déplacements quotidiens ...



... et alimente le trafic automobile en raison d'une localisation basée presque exclusivement sur l'accès en voiture, mais aussi des obstacles que représentent les grandes voies pour la circulation piétonne

3-3 – Le défi institutionnel (l'impossible partenariat public / public ?)

La division des compétences entre acteurs et le principe de non tutelle d'une collectivité sur une autre rendent difficile la coordination des décisions et publiques publiques

Réseaux routiers structurants (qui rendent possibles l'étalement urbain)

Etat : autoroutes et routes nationales

Conseil Général : routes départementales

Urbanisme (planification et aménagement)

Communes : plan local d'urbanisme, délivrance des permis de construire, réalisation des aménagements

Intercommunalités : SCoT, dans de rares cas PLU

Transports collectifs

Etat (RFF, SNCF) et Région : trains

Conseil Général: cars interurbains

Intercommunalités : transports collectifs urbains

Voirie locale, stationnement, espaces publics

Communes (ou intercommunalité si délégation de compétence)

3-3 – Le défi institutionnel (l'impossible partenariat public / public ?)

Le SCoT demande aux communes de mettre en cohérence des politiques publiques sur lesquelles elles n'ont pas prise ...

(Autoroutes et grandes voiries, lignes TGV, certains grands équipements, politique nationale de logement, offre TER, etc....)



... et place les communes en situation d'auto-régulation de leur développement futur (localisation du développement futur et des espaces à protéger)

SCoT
(Intercommunal,
long terme)

(Compatibilité)

PLU
(Communal,
moyen terme)

Les communes élaborent le SCoT dans le cadre d'un EPCI « fermé ».

- Elles décident des orientations (dans le respect de la Loi)

- Les autres collectivités et l'Etat sont associés à la démarche mais sans pouvoir de décision.

3-3 – Le défi institutionnel (l'impossible partenariat public / public ?)

Quelques dysfonctionnements notables

1 – Le principe de « non tutelle » d'une collectivité territoriale sur une autre rend difficile le fait de :

- Coordonner l'action de collectivités différentes qui ont des compétences complémentaires
- Coordonner l'action des communes en matière d'urbanisme sur un vaste territoire

2 – Les acteurs qui gèrent l'urbanisme (communes, EPCI) ne gèrent pas les réseaux routiers structurants (Etat, Conseil Général) alors que ces derniers créent des conditions favorables à l'étalement urbain.

3 – Les autorités organisatrices de transport n'ont pas de moyens légaux leurs permettant d'interpeller les communes (en charge de l'urbanisme) pour fabriquer de la cohérence urbanisme / transport.

4 – Les limites du fonctionnement des EPCI (structures intercommunales) : le plus souvent, une culture de l'échange politique entre des maires qui cherchent à préserver leur autonomie communale ► risque d'un consensus au plus petit dénominateur commun qui freine l'émergence d'une vision de projet intercommunal.

3-4 – Le défi institutionnel (l'impossible partenariat public / public ?)

Quelques dysfonctionnements notables

5 - Les limites du principe de compatibilité entre les documents d'urbanisme :

« Le document de niveau inférieur traduit les orientations et les localisations définies dans le document de niveau supérieur en les précisant et les adaptant au contexte local.

Cette traduction, et de manière générale, les objectifs et orientations du document de niveau inférieur ne doivent pas aller à l'encontre des objectifs et orientations du document de niveau supérieur »

3-5 – Le contrat d’axes, une réponse au défi institutionnel ?

3-5-1– Définition du Contrat d’Axes

1 - Une démarche d'études et de gouvernance qui décloisonne « conception de l'infrastructure et du service transport » (AOT) et « stratégie de développement urbain autour de l'axe » (communes)

Définir conjointement (et adapter réciproquement) :

- Le tracé d'une ligne de tramway
- Les potentialité de mutation urbaine dans un corridor de 500 de part et d'autre de la ligne

2 - Un engagement réciproque de l'AOT et des communes qui découle de la démarche d'études

Traduire dans un contrat les engagements réciproques :

- De l'AOT : offre de transport, infrastructure, financements, délais, ...
- Des communes : densification autour de l'axe, accompagnement urbain, délais (espaces publics, cheminements vers les stations, etc.) ...
- D'autres partenaires si nécessaire (établissement public foncier, bailleurs sociaux, ...)

3-5-2 – Le contrat d'axe, chaînon manquant entre le SCoT / le PDU (niveau intercommunal) et le PLU / le projet (niveau communal)

Avec le contrat d'axe, l'AOTU interpelle les communes (en finançant une étude urbaine) sur la nécessité de codéfinir une infrastructure de transport et la stratégie de développement urbain associée.

De ce fait, la phase d'études du contrat d'axes suppose que l'AOT et les communes acceptent :

- de réfléchir ensemble aux moyens d'exercer au mieux leurs compétences respectives
- Par là même s'inscrivent dans une démarche de projet dont l'aboutissement n'est pas forcément connu d'avance.

► Une application intelligente principe de compatibilité entre SCoT / PDU et PLU ?

Le document supérieur fixe un principe (cohérence urba transport) .

Pour le mettre en œuvre, on doit faire une étude pour définir quelle stratégie urbaine permettra la mise en œuvre locale de ce principe

Pour l'AOT, le tram n'est plus un dû !

-Difficulté croissante de financement des investissements en faveur des transports collectifs

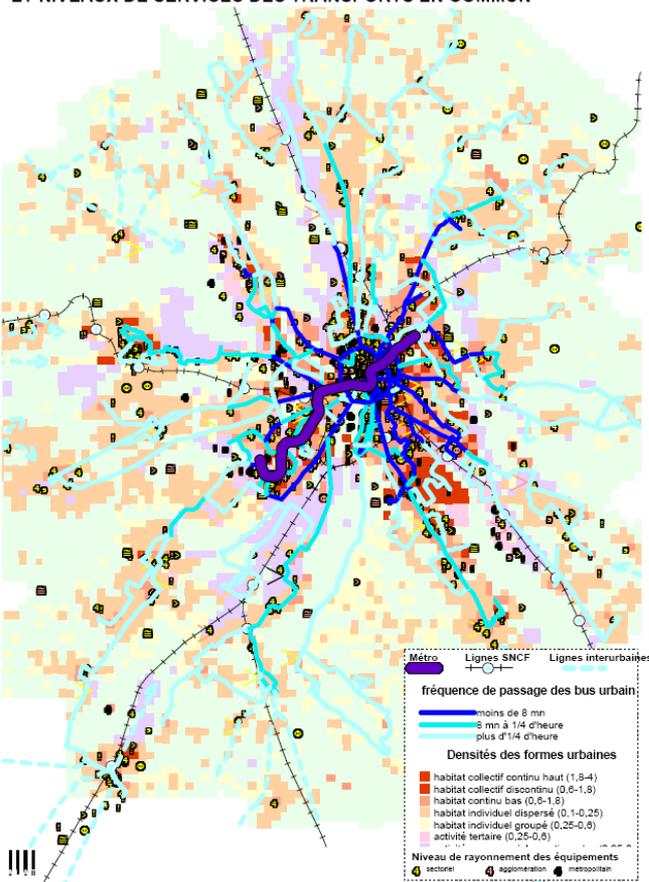
(Les premières lignes ont épuisé le levier « hausse du VT » et les subventions publiques sont en baisse)

-Déficit d'exploitation en hausse

(A Toulouse et Grenoble les recettes commerciales financent seulement 25% du déficit d'exploitation des transports collectifs urbains)

- Nombreuses demandes de lignes de tram dans des secteurs où l'intensité urbaine actuelle ne justifie pas forcément un mode lourd ► le contrat d'axes, outil de régulation des demandes ?

DENSITE DES FORMES URBAINES, LOCALISATION DES EQUIPEMENTS ET NIVEAUX DE SERVICES DES TRANSPORTS EN COMMUN



LA COEXISTENCE ENTRE :

1-UNE NEGOCIATION-APPRENTISSAGE entre les communes et le SMTC pourtant sur la codéfinition de la stratégie urbaine associée au(x) tracé(s) du tram

L'apprentissage porte notamment sur la manière de travailler, la capacité à faire du projet ensemble, la perception de l'intensification urbaine ...

L'apport d'une démarche d'urbaniste (cf. plus loin) semble avoir été déterminante pour structurer cette démarche d'apprentissage.

2-UNE NEGOCIATIONS-MARCHANDAGE entre les communes et le SMTC portant notamment sur « quel tracé pour le tram » (variantes) et surtout sur « qui paye quoi » ?

Le SMTC souhaite faire le maximum d'économies sur l'infrastructure [ex : portions en voie unique, limitation des fourches et détours] et limiter ses financements à la plate forme tram stricto sensu.

Les communes souhaitent que (comme pour les lignes précédentes), le SMTC finance aussi de l'espace public, de l'aménagement urbain, des réseaux, etc.

3 - LE VOLET URBAIN DU CONTRAT D’AXES N’INTEGRE PAS DE CONCERTATION AVEC LA « SOCIETE CIVILE ».

Le SMTC a fait une concertation publique sur le tracé du tram (procédure légale article L300-1 du Code de l’Urbanisme) ... mais celle-ci n’a pas portée sur le projet urbain associé.

Les communes ne concerteront sur le projet urbain que dans le cadre de la révision / modification des PLU (pour l’instant, une seule commune est en révision de PLU).

Une commune pose la question de la légalité des « engagements » du projet urbain lié au contrat d’axes (car ils n’auront pas fait l’objet d’une concertation préalable).

Une autre commune était au contraire inquiète de l’usage qui serait fait des études urbaines du contrat d’axes (crainte que les hypothèses de densification ne suscitent des mécontentements dans la population si elles sont portées à la connaissance du public dans « préparation »).

4 – Conclusion - Le contrat d'axes

► Du contrat de cofinancement des actions (ex. : le CPER) aux contrats d'action publique territoriale ?

Du contrat d'axe au contrat d'action publique territoriale ?

Le contrat d'axe est un contrat d'action publique territoriale

- ▶ Il vise à opérationnaliser la mise en cohérence des politiques publiques
- ▶ Il vise à faire travailler ensemble les institutions qui détiennent les compétences à mettre en cohérence
- ▶ Il vise à passer de l'injonction réglementaire (compatibilité SCoT / PLU) à une logique de co-construction d'un projet

Le « contrat de développement territorial » prévu par la Loi sur le Grand Paris, un dérivé du contrat d'axes ?

La Loi sur le Grand Paris prévoit la mise en place de « contrats de développement territorial » entre l'Etat et les collectivités territoriales de la région parisienne.

« Les contrats définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et ndes ressources naturelles »

Ces contrats combinent une fonction de « planification stratégique » (un peu comme un SCoT) et une fonction de financement des mesures nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie du développement définie. Les PLU, SCoT et autres documents de planification existants devront être mis en comptabilité avec le contrat.

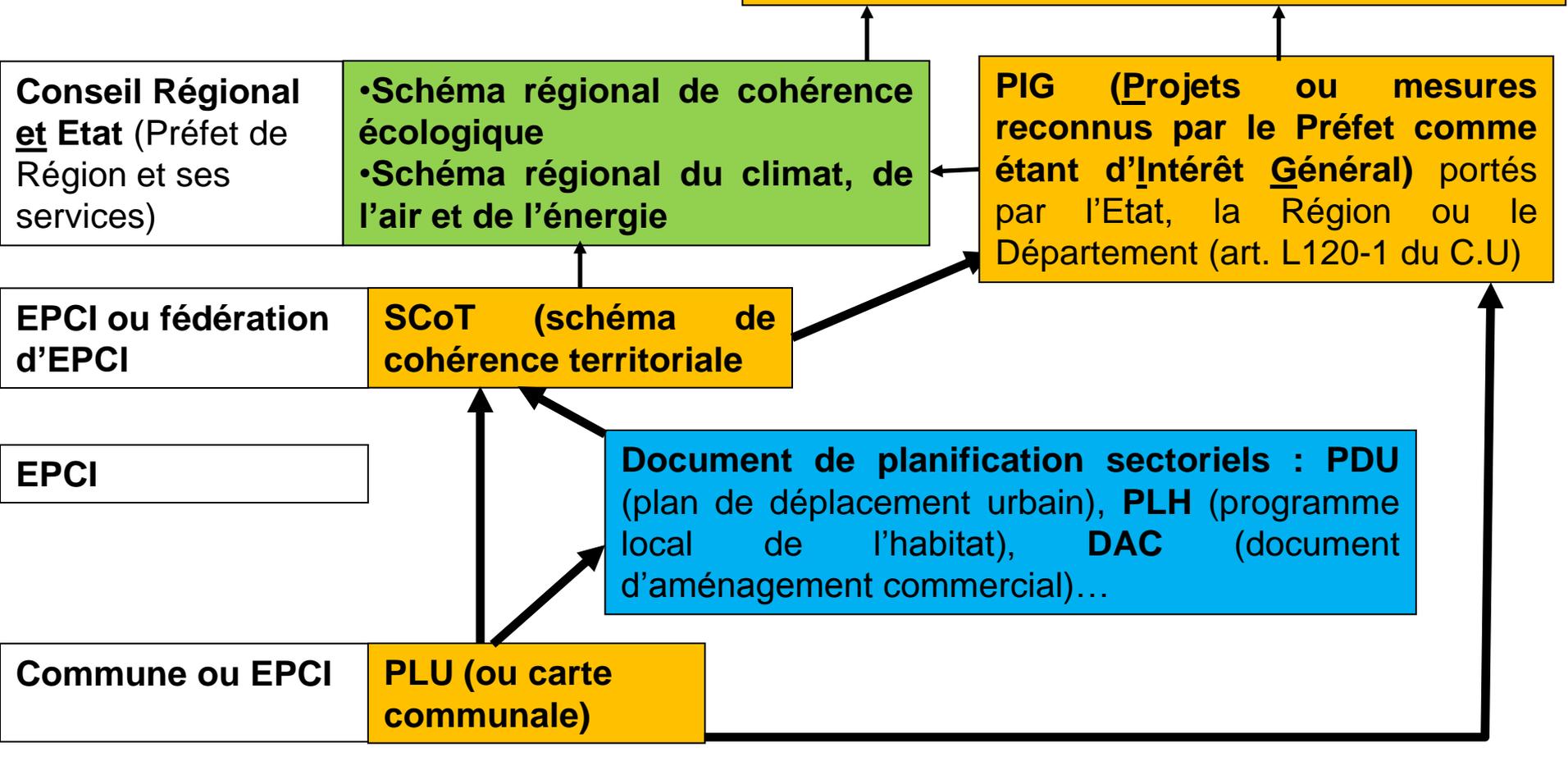
1 – On pourrait aussi imaginer un principe similaire au contrat d'axe pour l'étude et la mise en œuvre d'un PLH (programme local de l'habitat)

Le PLH fixe des principes de répartition de l'offre de logement par commune pourrait prévoir la conduite d'études urbaines détaillées pour la mise en œuvre locale de l'objectif débouchant sur des engagements réciproques entre l'EPCI et la commune. Par exemple « l'EPCI aide la commune à financer ses écoles et à mobiliser du foncier » si « la commune s'engage à faire plus de logements ».

2 – On pourrait aussi imaginer un principe similaire au contrat d'axe pour la mise en œuvre d'un SCoT

Le SCoT fixe des objectifs de renouvellement urbain et de maîtrise de l'extension. Les communes doivent conduire une étude globale de potentiel de renouvellement urbain avant d'avoir le droit d'ouvrir des terrains à l'urbanisation.

... pour accompagner la réforme du système de planification lié à la loi Grenelle 2.



Relation juridique entre les documents

→ Prise en compte

→ Compatibilité

Source juridique du document

- Code de l'Urbanisme
- Code de l'Environnement
- Autres sources juridiques

LES COMPETENCES EN MATIERE D'AMENAGEMENT URBAIN ET TERRITORIAL (France, situation 2010)

	ETAT	22 REGIONS	96 DEPARTEMENTS	36 710 COMMUNES (REGROUPEES EN EPCI)
ROUTES	Autoroutes et routes nationales (axes structurants)	Néant	Axes structurants (non gérés par l'Etat) Certaines voiries locales notamment en milieu rural	Stationnement Voiries locales Espaces publics et cheminements piétons / vélos
TRANSPORTS COLLECTIFS	Développement et maintenance des voies ferrées (*) Trains nationaux	Autorité organisatrice des trains et autocars régionaux	Autorité organisatrice des lignes de car interurbains internes au département	Autorité organisatrice des transports collectifs urbains
GRANDS EQUIPEMENTS	Ports et aéroports nationaux Universités et centre de recherche (*) Hôpitaux (*)	Lycées Certains ports et aéroports	Collèges Certains ports et aéroports Certains équipements sociaux et culturels	Equipements sociaux et culturels Ecoles maternelles et élémentaires Certains ports et aéroports
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	Politique industrielle nationale, soutien aux pôles de compétitivité (*), fiscalité des entreprises	Attribution d'aides économiques, coordination des aides accordées par les autres collectivités	Attribution d'aides économiques	Aménagement et gestion des espaces d'activité économiques
HABITAT	Politique nationale du logement : aides et exonérations fiscales aux personnes et investisseurs.	Néant	Gestion de certains organismes de logement social et de la quasi-totalité de l'aide sociale aux personnes	Gestion de certaines aides à la construction et organismes de logement social Planification de l'offre (PLH)
URBANISME ET PLANIFICATION	Législation nationale Schéma national des infrastructures de transport Trames verts et bleues Opérations d'aménagement urbain d'intérêt national (OIN) DTADD et PIG	Shéma régional de cohérence écologique (trames vertes et bleues) (**) Shéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (**)	Néant	Réglementation de l'usage du sols et attribution des permis de construire Opérations d'aménagement urbain et économiques Action foncière (***)

Réalisation : Gabriel Jourdan, déc. 2010

(*) Avec le cofinancement des collectivités territoriales

(**) Schémas approuvés par l'Etat et la Région

(***) Notamment par l'intermédiaire d'établissements publics fonciers cofinancés par les autres collectivités