

Conseil métropolitain du 15 décembre 2022

**FBPA-002-15/12/2022-CM- Definition de l'intérêt métropolitain inhérent à la compétence
"aires et parcs de stationnement"**

Amendement du groupe « Aix-Pays d'Aix »
Rédacteurs Sophie Joissains / Jean-Christophe GRUVEL

Exposé des motifs :

La volonté de l'exécutif métropolitain était de laisser aux Maires le choix des équipements qui devrait être ou non communaux dans le cadre des possibilités de la loi, tel est l'objet du présent amendement.

Cet amendement vise à remplacer le critère de « pôle générateur » par les critères cumulés de l'efficacité et de la proximité, issus du principe constitutionnel de subsidiarité.

Article 72 de la Constitution : « *Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon* »

C'est sur ce principe constitutionnel sur lequel s'est appuyé le législateur de la Loi 3DS pour décider de la restitution de certaines compétences aux communes et de la nécessaire partition entre l'intérêt métropolitain et l'intérêt communal.

Le critère des « pôles générateurs » prévoit que la gestion des parkings de cœur de ville soit métropolitaine et non communale par capillarité géographique avec des équipements non communaux et d'ailleurs pas forcément métropolitains. (Tribunal, Rectorat, services publics nationaux...)

Est-ce à dire que les communes n'ont plus d'existence propre et que l'installation d'un tribunal pourrait transformer la voirie sur laquelle il se trouve en route nationale ? Cela serait ubuesque et bien réducteur...

L'application du critère des pôles générateurs reviendrait de plus à nier principalement et paradoxalement l'intérêt communal des parkings de centre-ville pour des communes qui du fait de leur taille et de leur nombre d'habitants sont les plus actives en matière patrimoniale, commerciale, culturelle, d'équipement, d'aménagement de voirie etc...et ont donc particulièrement besoin de fonctionner en synergie avec ces outils.

Le principe de subsidiarité implique dès lors que la Loi en permet l'application, que la compétence revienne à la commune dans la mesure où elle est en capacité d'organiser plus efficacement qu'une autre collectivité, les politiques publiques à l'échelon le plus proche des citoyens, au plus près des territoires.

Les parkings relais, articulés en directement avec les transports en commun ont été créés pour désengorger les grands axes de circulation et éviter les pics de pollution; ils font en effet exclusivement partie de la compétence métropolitaine de mobilité.

En revanche les parkings de cœur de ville quel que soit leur distance géographique avec des abris bus ou des tribunaux, ne sont pas des relais intermédiaires pour les usagers qui souhaitent prendre un transport en commun. Ils constituent la dernière destination des automobilistes se rendant dans le centre-ville, ce qui en fait des outils importants de la politique commerciale, patrimoniale, d'aménagement urbain et de voirie. Ils sont aussi le lieu de stationnement des habitants du centre-ville qui ne bénéficient pas d'autres possibilités pour stationner.

En vertu de la distinction opérée par la Loi et suivant l'application du principe de subsidiarité, les parcs et aires de stationnement doivent être d'intérêt communal lorsque les décisions prises par la commune (entretien, réfection, tarifs) sont les plus efficaces et au plus proches des besoins des habitants ce qui est le cas lorsque ces parkings sont aussi et principalement les outils d'autres compétences de nature municipale (politique patrimoniale, commerciale, d'aménagement urbain, de voirie pour les communes en ayant conservé la compétence, de piétonisation, de végétalisation etc...).

Par soucis de cohérence, il n'est pas inutile de rappeler que La politique commerciale et artisanale fait également l'objet d'une définition de l'intérêt métropolitain lequel est clairement - dans le rapport proposé ce jour au vote par la Métropole - défini en fonction de sa localisation en cœur ville, centre de proximité et d'exercice le plus dense des politiques municipales. Le « centre-ville » aurait d'ailleurs pu constituer un critère à part entière...

Pour toutes ces raisons, nous vous proposons d'introduire les critères d'efficacité et de proximité issus du principe de subsidiarité en lieu et place du critère de pôles générateurs pour définir l'intérêt métropolitain ou communal des parcs et aires de stationnement et de modifier en conséquence l'annexe deux du rapport.

Rédiger

1 Parc de stationnement

Deux critères permettent de définir l'intérêt métropolitain des parcs de stationnement :

- la mobilité
- L'efficacité et la proximité

La mobilité :

La compétence mobilité de la Métropole est nécessaire pour créer et faciliter les déplacements, relier les territoires par des transports en commun, désengorger les grands axes, créer des infrastructures de transport, des pôles multimodaux, des parcs de stationnement de délestage et des sites propres. Dans ce cas, la compétence métropolitaine s'exerce exclusivement et de plein droit.

Les critères d'efficacité et de proximité :

Conformément à l'esprit de la Loi, la partition entre intérêt métropolitain et intérêt communal doit être distinguée selon l'application du principe constitutionnel de subsidiarité : art 72 de la constitution « *« Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon »*. Il s'agit

d'un principe régulateur permettant d'évaluer si l'intervention d'une collectivité est plus efficace en tenant compte des besoins de proximité des habitants.

-Les parcs de stationnement dits « parcs Relais ou de dissuasion » :

Ils ont été spécifiquement créés pour désengorger les grands axes de circulation et inciter les usagers par une politique tarifaire articulée entre le stationnement et les transports en commun, à prendre des modes de transport autres que les véhicules polluants ; de fait ils sont situés sur des axes routiers à distance des centres villes et structurellement reliés aux transports en commun. Il s'agit là d'un exercice de la compétence mobilité qui ne nécessite que peu de coordination avec les compétences propres aux communes.

-les parkings de cœur de ville :

Quel que soit leur distance géographique avec des abris bus ou des tribunaux, ils ne sont pas des relais intermédiaires pour les usagers qui souhaitent prendre un transport en commun. Ils constituent la dernière destination des automobilistes se rendant dans le centre-ville, ce qui fait d'eux, un outil crucial (tarifs, entretien, réparations, réhabilitation) et adaptable en fonction de la politique commerciale, patrimoniale, culturelle, d'animation, d'aménagement urbain et de voirie initiée et conduite par les communes. Ils sont aussi le lieu de stationnement des habitants du centre-ville qui ne bénéficient pas d'autre possibilité pour garer leurs véhicules.

Leur gestion au sens large, leur adaptation nécessaire aux politiques municipales et aux besoins des habitants les rend essentiels au bon exercice, à la coordination, au fonctionnement des nombreuses compétences communales exercées sur les centre-ville et ce dans le cadre d'une proximité et d'un dialogue nécessaire qui ne peut bien s'exercer que dans la réactivité et la fluidité.

C'est donc bien à l'échelon de la proximité communale que les parkings de centre-ville sont les mieux gérés. L'inverse parasiterait, créerait des lourdeurs dans l'application des politiques communales et une non adéquation avec les besoins des habitants.

Ainsi, au regard de ces deux critères, les parkings listés en annexe 2 sont déclarés d'intérêt métropolitain.

ANNEXE 2 :

Les parkings situés en centre-ville des communes qui ont conservé la compétence voirie, comme Aix-en-Provence, sont d'intérêt communal. À ce titre, les 8 parcs de stationnement d'Aix en Provence, doivent être retirés de la liste de ceux reconnus comme d'intérêt métropolitain.

Concernant les autres parkings de cette liste, ils se trouvent pour l'essentiel sur des voiries métropolitaines et il revient aux Maires de déterminer s'ils sont essentiels ou non à l'efficacité des politiques municipales qui sont leurs.