ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N º 2881

présenté par
M. Perea

ARTICLE 4

Après l'alinéa 16, insérer les cinq alinéas suivants :

« *Art. L. 1215-3.* – Un contrat de valorisation d'axe peut être conclu entre une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité ou personnes morales de droit public.

Ce contrat vise à coordonner l'action publique en faveur de l'intérêt paysager, patrimonial ou touristique d'un axe de mobilité et de ses abords.

Il peut également prévoir des actions visant au développement des mobilités, notamment alternatives.

Pour cela, le contrat de valorisation d'axe établit un plan d'action pluriannuel ainsi que son plan prévisionnel de financement. Il désigne parmi ses signataires celui qui est en charge de l'animation, du suivi et de la coordination du contrat. Il définit les conditions de son évaluation périodique.

Pour la mise en œuvre du contrat, les signataires peuvent établir entre eux des conventions de transfert de gestion de leur domaine public ou privé pour une durée et dans les conditions définies entre elles. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire dans la législation les contrats de valorisation d'axes.

Outil complémentaire au contrat opérationnel de mobilité, ce contrat vise à mettre en place une action publique concertée pour la valorisation des routes et des canaux présentant un intérêt paysager, patrimonial ou touristique majeur pour un territoire. Ces contrats peuvent, en plus de leur

objet premier, être également le support d'actions pour favoriser la mobilité alternative sur ces axes (création de pistes cyclables par exemple).

Ce type d'outil, expérimenté sur de nombreux territoires, permet de faire converger l'action publique dans un contexte de fractionnement de la domanialité publique entre l'axe (route ou canal) et ses abords. L'absence de coordination due à ce fractionnement nuit fortement à la mise en place de politiques de valorisation efficaces, alors même que certaines voies de mobilité constituent de véritables vitrines touristiques, économiques ou identitaires d'un territoire.

L'expérimentation de ce type d'outils de coordination de l'action publique est aujourd'hui positive et a permis de mettre en lumière les conditions de la réussite : une approche partenariale élargie autour d'une indispensable structure animatrice, l'exigence d'une évaluation périodique, et des outils de facilitation de la gestion des différentes domanialités publiques aux abords des axes.