

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 3347

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Thiériot, M. de Ganay, M. Viala, M. de la Verpillière, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Beauvais, Mme Dalloz, M. Reda, Mme Valentin, M. Menuel, M. Leclerc et M. Door

ARTICLE 4

Substituer aux alinéas 7 à 13 les douze alinéas suivants :

« *Art. L. 1215-1.* – S'appuyant sur les orientations du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires visés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, la région élabore, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, définis selon les modalités fixées à l'article 4 de la présente loi, avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport visés au L. 1231-10 du code des transports et les départements présents sur ce bassin, un contrat opérationnel de mobilité. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale, l'État en tant que gestionnaire des routes nationales ou tout autre partenaire.

« Lorsqu'il existe un syndicat mixte de transport visé au L. 1231-10 du code des transports qui couvre l'intégralité du bassin de mobilité, celui-ci élabore ce contrat avec la région et les mêmes partenaires, selon les mêmes modalités.

« Le contrat opérationnel de mobilité fixe les modalités de coordination des autorités organisatrices de la mobilité visées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 et des gestionnaires de réseaux de transport, et la continuité des services de mobilité, notamment aux différents pôles d'échange multimodaux visés aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3.

« Il intègre au moins les points suivants :

« 1° Les modalités de coordination des différentes formes de mobilité et l'intermodalité, sur les plans de l'offre, des horaires, de la tarification, de l'information, de la billettique multimodale et des systèmes de mobilité comme un service et de l'accueil du public, avec un point d'attention pour le parcours des personnes à mobilité réduite ;

« 2° La création, l'aménagement, le niveau de service, la qualité d'accueil et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, de parcs P+R, de réalisation de voies réservées pour les transports en communs et le covoiturage et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ;

« 3° La qualité de service et la gestion des situations dégradées pour assurer au quotidien la continuité du service rendu.

« 4° le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

« Le contrat précise les résultats attendus et les indicateurs de suivi.

« Il précise, le cas échéant les procédures communes, les modalités de collaboration, les outils partagés et, le cas échéant, les délégations de services visés au premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports. Un bilan est effectué chaque année.

« Le contrat est révisé au plus tard tous les trois ans.

« Les autorités signataires du contrat rendent compte conjointement, chaque année, sur le bassin de mobilité, des améliorations apportées en matière de qualité et continuité du service rendu au quotidien. Le compte-rendu prend la forme au moins d'une conférence publique, ouverte au minimum aux citoyens, aux associations représentant les usagers, aux principaux employeurs et générateurs de déplacements. Les opérateurs privés de solutions de mobilité sont invités. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à réintroduire les contrats opérationnels de mobilité déjà décrits dans une version antérieure du texte.

En effet, cette disposition est nécessaire afin de renforcer la cohérence des services de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité et à l'échelle régionale.

De plus, si le rôle de chef de file de la région est conforté, il convient d'inscrire ce rôle dans un cadre clair en mettant en place une véritable action conjointe à l'échelle d'un territoire.

Il s'agit ici de l'outil indispensable pour permettre à la région d'organiser les modalités de l'action commune des AOM à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Les contrats opérationnels de mobilité doivent permettre d'assurer une continuité des services de transports, de mettre en cohérence les systèmes de billettiques ou encore de développer des services numériques multimodaux. Il s'agit également d'une mesure permettant de garantir le déploiement effectif des solutions de mobilité adaptées pour les périphéries vers les zones d'emplois.

De plus l'État, en tant que gestionnaire des routes nationales et Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET), devrait aussi être intégré dans le schéma. Cela pourra notamment contribuer au développement accéléré de voies réservées sur les routes nationales.