

	<p align="center"><b>Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</b></p>	<p align="center">Fiche N°2</p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p align="center"><b>Loi MAPAM et mobilité</b> « modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles »</p>	<p align="center">Orléans le 30/04/15</p>

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation lancé par le Gouvernement, la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM) a été promulguée le 27 janvier 2014.

Cette loi acte plusieurs avancées que les acteurs du transport public demandaient :

- l'avènement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) avec des compétences étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes actifs et la logistique urbaine ;
- la dépénalisation du stationnement payant, qui permettra aux collectivités de renforcer l'efficacité de leur politique de stationnement dans un objectif de report modal ;
- la région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports », chargée à ce titre de l'élaboration d'un schéma régional sur ce sujet en collaboration avec les autres autorités organisatrices ;
- le nouveau statut des métropoles avec des compétences confirmées en matière de transport (sauf Paris).

### **Rétablissement de la clause générale de compétence pour les départements et les régions et les modalités d'exercice concerté des compétences**

La loi rétablit la clause générale de compétence qui devait être supprimée à partir du 1er janvier 2015. En contrepartie les collectivités auront l'obligation d'apporter 30 % du financement public des projets dont elles sont maîtres d'ouvrage (contre 20 % précédemment).

Elles ne pourront être exonérées de cette règle, ainsi que de la limitation des financements croisés, que dans le cas où elles s'inscrivent dans le cadre d'une « convention d'exercice concerté des compétences » signée sous l'égide de la collectivité chef de file du domaine concerné, dans le cadre de la « conférence territoriale de l'action publique » (CTAP).

### **La région chef de file de l'intermodalité, et la commune (ou l'intercommunalité) chef de file de la mobilité durable**

La collectivité chef de file est « chargée d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences » :

- La région est notamment chef de file en matière d'intermodalité et de complémentarité des modes de transports.
- La commune, ou l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) auquel elle a transféré ses compétences, est notamment chef de file en matière de mobilité durable.

### **Création du schéma régional d'intermodalité pour améliorer la coordination des services de transport au niveau régional**

L'article 6 de la loi prévoit que des Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI) sont élaborés par les régions en concertation avec l'Etat et l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) pour coordonner les politiques de transport sur le territoire régional. Il s'agit d'assurer la



complémentarité des services des AOT, une information multimodale pour les usagers et la mise en place de tarifs et de billets donnant accès à plusieurs modes de transport.

Ces schémas sont approuvés par arrêté préfectoral afin de leur conférer une opposabilité vis-à-vis des autres AOT. Ils compléteront les actuels schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT), davantage orientés vers les infrastructures que vers les services.

### **Création des « Autorités organisatrices de la mobilité »**

Les articles 51 et 52 de la loi remplacent les anciennes AOT urbaines (AOTU) par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

- à l'autopartage, au covoiturage,
- aux modes actifs (dont les services de location de vélo)
- à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Le versement transport pourra financer toutes les actions des AOM dans ces domaines.

### **Dépénalisation et décentralisation du stationnement payant sur voirie**

Les articles 63 et 64, adoptés par amendements parlementaires, prévoient le remplacement dans un délai de deux ans de l'actuelle amende pénale de première classe (dont le montant de 17€ est uniforme sur tout le territoire national) par un « forfait de post-stationnement », dont le montant sera fixé par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités compétent. Ce forfait, dénué de caractère répressif, sera dû à défaut de paiement préalable de la redevance de stationnement.

Cette réforme devrait permettre de renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement en permettant aux collectivités (ou leurs groupements) qui le souhaitent, de déléguer à un tiers les missions de contrôle et de délivrance des forfaits.

Le produit des forfaits de post-stationnement, (comme les amendes actuelles) sera obligatoirement affecté au financement d'opérations d'amélioration des transports, de la circulation routière, ou de la voirie.

### **Transfert des pouvoirs de police (circulation et stationnement) du maire au président de l'établissement public de coopération intercommunale**

Cette disposition, à laquelle le maire garde toutefois la possibilité de s'opposer dans un délai de six mois, devrait permettre d'harmoniser la réglementation en matière de circulation et du stationnement (horaires, vitesse ou gabarits autorisés) à une échelle plus vaste que la commune. Cette harmonisation sera une simplification importante pour les professionnels de la livraison des marchandises dans les agglomérations comprenant plusieurs communes.

### **Renforcement des métropoles**

Les métropoles de droit commun reçoivent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, de gestionnaire de voirie, de signalisation, d'abris de voyageurs, de parcs et aires de stationnement, ainsi qu'en matière d'espaces publics dédiés à tous modes de déplacement urbain et leurs ouvrages accessoires, de participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares, et enfin d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques. Elles peuvent reprendre, par convention avec le département, la compétence des routes départementales.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028526298&categorie-Lien=id>

