

Ces charges constituent, pour les collectivités concernées, des dépenses obligatoires au sens de l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales. Les deuxième et troisième alinéas de cet article décrivent la procédure susceptible d'être mise en œuvre. Les collectivités sont tenues informées des procédures par l'Etat.

Cet article intègre également le dispositif relatif à la récupération des aides d'Etat lorsque des entreprises sont en cause.

La **section 3** concerne les compétences des collectivités territoriales en matière de transports.

La **sous-section 1** vise à accroître les compétences des régions dans le domaine des transports ferroviaires.

L'article 6 permet en premier lieu de donner davantage de compétences à la région en matière d'exploitation de lignes ferroviaires : elle est compétente pour demander la réouverture des lignes du réseau ferré national fermées à la circulation publique ou réservée au trafic de marchandises et pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes ou de marchandises, ferrés ou guidés, d'intérêt régional. La gestion des infrastructures peut être confiée par voie de délégation de service public à des personnes qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de service de transport ferroviaire.

En deuxième lieu, il permet à l'Etat de passer une convention avec la Société nationale des chemins de fer français afin de développer les services desservant deux régions limitrophes ou plus de deux régions, en cas d'absence d'alternative de transport public.

En troisième lieu, l'article donne aux régions la pleine maîtrise de la politique tarifaire des services ferroviaires d'intérêt régional et a pour corollaire le transfert de la redevance d'accès aux régions. Les modalités de compensation par l'Etat sont renvoyées à un décret en Conseil d'Etat.

En quatrième et dernier lieu, la compétence d'autorité organisatrice de transports est confiée aux régions pour les infrastructures dont la gestion leur a été confiée.

La sous-section 2 vise à clarifier l'organisation des transports routiers.

Dans cette optique, l'article 7 renforce la capacité des régions à mettre en place des lignes interrégionales de transports terrestres routiers de voyageurs.

Dans le cadre de la politique de développement des transports collectifs, les services réguliers de transport routier de personnes constituent une alternative aux déplacements en voiture particulière et une offre complémentaire, notamment par rapport aux services ferroviaires.

Afin de dynamiser cette alternative, il convient de donner un fondement juridique aux services réguliers non urbains inter-régionaux desservant deux régions limitrophes. En effet, la compétence des régions se trouve aujourd'hui limitée au seul périmètre régional. Cette mesure viserait dès lors à étendre les compétences des régions pour permettre notamment la régularisation de liaisons existantes.

En revanche, dans le respect des compétences de l'Etat, les services réguliers non urbains d'intérêt national, desservant deux régions non limitrophes ou plus de deux régions, seraient autorisés par l'Etat après consultation des collectivités territoriales concernées.

Cette mesure s'inscrit dans la continuité des autorisations de dessertes intérieures prévues par la loi du 9 décembre 2009. Ces dispositions doivent permettre de développer l'offre de transport routier, notamment à destination des personnes à faibles ressources et en complémentarité du mode ferroviaire, en veillant à ne pas compromettre l'équilibre économique des services existants.

En outre, l'article identifie clairement l'autorité organisatrice de transport compétente sur chaque gare publique routière en organisant un transfert de ces gares à la demande.]

La sous-section 3 porte sur la création de schémas régionaux de la mobilité.

L'article 8 prévoit que le conseil régional, en concertation avec l'Etat, les autorités organisatrices de transport sur son territoire et, le cas échéant, les établissements publics mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'urbanisme, les gestionnaires de voirie ou d'autres personnes publiques, élabore le schéma pour planifier et programmer les infrastructures et les services de transport, permettant ainsi de veiller à la cohérence des investissements.

Le schéma régional de la mobilité se substitue à l'actuel schéma régional des infrastructures de transports et recouvre un champ plus large, dans la mesure où il porte non seulement sur les infrastructures mais également sur les services de transport et d'information offerts aux usagers et leur coordination considérée dans ses différentes dimensions (complémentarité des réseaux et des services, aménagement des correspondances, cohérence de la tarification...).

L'article crée également un dispositif permettant d'assurer la mise en œuvre effective des schémas de la mobilité. Ceux-ci sont désormais approuvés par le conseil régional après avis favorable de la part des conseils généraux (au moins la moitié) et des autorités organisatrices de transports (majorité des organes délibérants) dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

La sous-section 4 porte sur l'imposition d'obligations de service public sur les liaisons aériennes intérieures à la France. **L'article 9 prévoit** des dispositions ouvrant aux régions la possibilité de définir les obligations de service public liées aux liaisons aériennes au départ de ces aéroports, renforçant ainsi leurs capacités d'action.

La sous-section 6 prévoit un **article 10** comportant des dispositions transitoires relatives aux schémas régionaux des infrastructures et des transports actuellement en vigueur, au transfert de la redevance d'accès et aux conventions conclues entre l'Etat et la SNCF.

[La section 4 a trait à l'aménagement numérique du territoire.

L'article L. 1425-1 du code général des collectivités territoriales institue une compétence concurrente entre les collectivités territoriales et leurs groupements, posant ainsi un problème de cohérence et de lisibilité de l'action publique. Afin de clarifier le droit existant, l'article 11 précise qu'un groupement doit avoir bénéficié d'un transfert de compétence de ses membres pour qu'il puisse l'exercer. Cet article précise également que les différentes interventions des collectivités et de leurs groupements doivent respecter un principe de cohérence.