

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Jeudi 16 mai 2019
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 53

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Mme la secrétaire d'État Emmanuelle Wagon sera présente avec nous en ce début de matinée, puis elle sera remplacée par Mme la ministre Élisabeth Borne. Si nous achevons l'examen de l'article 1^{er} *bis* et des amendements qui s'y rapportent avant son retour parmi nous, la discussion des articles 2 et 2 *bis* sera réservée, Mme la ministre tenant à être présente lors de cette discussion.

Pour l'heure, nous poursuivons l'examen de l'article 1^{er}.

Article 1^{er} (L.1111-1, L. 1111-2, L. 1111-3, L. 1111-4, L. 1112-4-1, L. 1211-4, L. 1221-4-1 [nouveau], L. 1231-1, L. 1231-1-1 [nouveau], L. 1231-3 [nouveau], L. 1231-4 [nouveau], L. 1231-8, L. 1231-14, L. 1231-15, L. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-5, L. 1241-9, L. 2100-1, L. 2111-24, L. 2121-3-1 [nouveau], L. 2141-19, L. 3111-5, L. 3111-7, L. 3111-8 et L. 3111-15 du code des transports, article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, article L. 3261-3 du code du travail et article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République) : *Droit à la mobilité, répartition des compétences d'organisation de la mobilité entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées à cette compétence (suite)*

La commission est saisie de l'amendement CD1337 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a introduit une disposition visant à inciter l'État à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires, afin d'encourager la construction d'infrastructures moins lourdes dans ceux d'entre eux qui en sont le plus dépourvus. Or, cette disposition n'est pas utile puisqu'aucune norme en vigueur n'impose à l'État de critères indifférenciés sur les infrastructures dont il est maître d'ouvrage, critères qui pourraient conduire à surdimensionner des infrastructures par rapport aux besoins. Le présent amendement a donc pour objet de supprimer les alinéas 82 et 83.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements identiques CD1064 de la commission des lois et CD2698 de M. Arnaud Viala tombent.

La commission examine ensuite l'amendement CD2737 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Le conseil d'administration de l'établissement public Île-de-France Mobilités est actuellement composé de représentants de la région, de la Ville de Paris et des sept départements d'Île-de-France ; y siègent également, sans contribution financière, la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. En revanche, la métropole du Grand Paris, créée en 2016, n'y dispose encore d'aucun siège. Le présent amendement a donc pour objet d'actualiser la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en y intégrant un siège pour la métropole du Grand Paris.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement tend à assurer la représentation de la métropole du Grand Paris au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, actuellement composé de vingt-neuf membres, dont quinze pour la région, cinq pour la Ville de Paris, sept pour les sept autres départements franciliens, un pour la chambre régionale de commerce et d'industrie et un autre pour les présidents d'EPCI. Les textes disposent en effet que la région Île-de-France doit détenir la majorité des sièges. Le Sénat ayant ajouté un siège pour la représentation des usagers, le nombre des membres du conseil d'administration devrait être porté à au moins trente et un, pour assurer une majorité à la région.

Cette dernière ainsi que les départements sont représentés au conseil d'administration car il s'agit des collectivités constitutives de cet établissement public, au financement duquel elles participent. Tel n'est pas le cas de la métropole du Grand Paris. En outre, l'ajout d'un représentant de cette métropole induirait une évolution du poids relatif de chaque membre dans la gouvernance d'Île-de-France Mobilités. Or, une telle évolution doit faire l'objet d'une concertation avec les acteurs. Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. J'ajoute que vous n'êtes pas sans savoir, madame Monica Michel, que le cas de la métropole du Grand Paris n'est pas définitivement réglé : elle peut encore évoluer.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements de coordination CD804 et CD805, tous deux du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD1743 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. L'article L. 3111-5 du code des transports précise les conditions du transfert de charges entre la région et une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale en cas de création de ladite AOM ou d'extension de son ressort territorial. Ainsi, depuis la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, le produit supplémentaire du versement mobilité (VM) perçu sur le nouveau territoire doit être pris en compte dans la négociation. Or, les AOM locales éprouvent des difficultés à obtenir des organismes de recouvrement une information fiable sur la prévision de VM. L'expérience locale montre, en outre, que la prise en compte de cet élément

complexifie le dialogue entre les collectivités et retarde la signature des transferts. Il est donc proposé de revenir à la rédaction antérieure à la loi NOTRe et de supprimer la référence au versement mobilité dans les dispositions de l'article L. 3111-5 du code des transports.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à supprimer le dégrèvement du montant de l'évolution de l'assiette du versement transport dans le calcul de la compensation financière de la région vers l'autorité organisatrice de mobilité, en cas de transfert de service désormais intégralement situé dans le nouveau ressort territorial. Cette suppression, proposée pour des raisons uniquement opérationnelles, augmenterait considérablement la charge des régions en cas d'extension du ressort territorial.

Quant à la prévisibilité du versement transport, elle peut faire l'objet d'un correctif après transfert. Par ailleurs, une réflexion est en cours avec le Groupement des autorités responsables de transports (GART) et l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) pour améliorer l'information des autorités organisatrices de la mobilité.

Je suis donc défavorable à l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CD2421 de M. Benoît Simian et CD2520 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD2421 est défendu.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2520 l'est également.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à modifier le dispositif de compensation financière lié aux transferts par la région en permettant de minorer la compensation du versement transport potentiel comme si l'autorité organisatrice de mobilité prélevait désormais un versement transport au taux plafond. La minoration applicable pour les services non urbains a été prévue dans la loi NOTRe pour prendre en compte l'augmentation mécanique des ressources fiscales en cas d'extension du ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. Ce surcroît de VT s'entend à taux constant, puisque l'article correspondant du code des transports vise la seule évolution du périmètre de versement.

Or, il me semble que cet amendement amènerait à revoir substantiellement cette disposition en prenant en compte, par défaut, le versement transport potentiellement perçu à un taux maximum. Cela reviendrait à réduire d'autant la compensation financière de la région par rapport aux charges transférées et obligerait donc quasiment l'intercommunalité à lever un VT à taux plafond pour compenser cette sous-évaluation. Cela heurterait les principes de libre administration et de neutralité financière des transferts, sans compter l'augmentation de la pression fiscale sur les territoires. Mon avis est donc défavorable.

M. Bruno Millienne. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1338 du rapporteur et CD2671 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 93 de l'article 1^{er} par la phrase suivante : « Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est dédié principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. »

Il s'agit en effet de supprimer toute ambiguïté sur la question essentielle de la sécurité des enfants, en précisant que les exigences relatives au transport en commun d'enfants s'appliquent aux services à vocation principalement scolaire, même s'ils ne transportent pas exclusivement des élèves.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2671 a également pour objet de préciser que les exigences de sécurité relatives au transport en commun d'enfants s'appliquent aussi aux services à vocation principalement scolaire, même si ceux-ci ne transportent pas exclusivement des élèves.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements tendent à préciser que les services transportant principalement des élèves relèvent du transport scolaire et sont, à ce titre, soumis aux règles applicables au transport en commun d'enfants. Ils complètent ainsi fort utilement la disposition introduite au Sénat, qui rappelle que le choix du type de service, scolaire ou régulier, doit être apprécié au regard des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Avis très favorable, donc.

Mme Frédérique Tuffnell. Je tiens à remercier M. le rapporteur pour cet amendement qui résout le casse-tête auquel sont confrontés de nombreux présidents de communautés d'agglomération – qui doivent régler la question des différents services de transport : urbain, non urbain, scolaire... – en précisant les exigences de sécurité auxquelles sont soumis les services de transport concernés. J'y suis particulièrement sensible en tant qu'élue de Rochefort Océan. L'adoption de ces amendements serait donc une très bonne chose.

La commission adopte ces amendements.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD1480 de Mme Stéphanie Do et CD1812 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Jennifer De Temmerman. L'amendement CD1480 vise à préciser que l'ouverture des services de transport scolaire aux autres usagers ne peut se faire au préjudice des élèves. En effet, je sais, pour avoir été gestionnaire d'un collège, que lorsque ces services sont ouverts à d'autres usagers, il arrive que des élèves restent sur le carreau. Il importe donc de préciser que les enfants sont prioritaires.

Mme Laurianne Rossi. Le Sénat a précisé que les autorités organisatrices en charge des services de transport scolaire devaient « *favoriser* » l'ouverture de ces services à d'autres usagers. Or, cette ouverture répond à un véritable besoin, notamment en milieu rural, en ce qu'elle offre une solution de mobilité complémentaire. C'est pourquoi je vous propose, par l'amendement CD1812, d'aller un peu plus loin que le Sénat, en imposant l'ouverture de ces services aux autres usagers, sauf si elle est de nature à porter atteinte à la qualité et à la sécurité du transport des élèves. Je vous propose, en outre, d'étendre cette obligation aux autorités organisatrices situées dans la région Île-de-France, qui ont été exclues du dispositif adopté par le Sénat.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous informe que si l'un de ces deux amendements est adopté, il fera tomber l'amendement CD2087 de M. Anthony Cellier.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je demanderai à Mme Jennifer De Temmerman de bien vouloir retirer l'amendement CD1480, dans la mesure où il est *de facto* satisfait par l'adoption des amendements précédents. En effet, il tend à préciser que l'incitation doit se faire sans préjudice pour les élèves en matière de sécurité et de qualité du service. Si je partage, bien entendu, cette préoccupation, j'estime néanmoins que la notion de préjudice est trop imprécise et qu'elle serait source d'interprétations restrictives. Il me semble plus pertinent de rappeler que ces transports demeurent soumis aux dispositions applicables au transport d'enfants, qui imposent que les usagers doivent voyager assis. Or, cette précision a déjà été apportée.

Quant à l'amendement CD1812, j'y suis défavorable. Là encore, je partage la préoccupation de Mme Laurianne Rossi. Toutefois, l'ouverture de ces services à d'autres usagers, si elle peut être encouragée, ne doit pas, me semble-t-il, devenir obligatoire car une telle obligation conduirait à dénaturer la vocation scolaire des services. Par ailleurs, je suis, bien sûr, favorable à la suggestion de retenir les mêmes points de vigilance pour le transport scolaire en Île-de-France, qui fait en effet l'objet d'articles distincts du code des transports ; mais cette question pourra être traitée en séance publique.

En tout état de cause, en rendant obligatoire, sauf exception, l'ouverture des transports scolaires, cet amendement porterait atteinte au libre choix des autorités organisatrices, voire insécuriserait leur décision. Le caractère automatique de l'ouverture pourrait ainsi aller à l'encontre de l'objectif poursuivi.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la secrétaire d'État.

L'amendement CD1480 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD1812.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2087 de M. Anthony Cellier.

M. Anthony Cellier. Les mobilités du quotidien sont au cœur du projet de loi. L'article 1^{er} prévoit ainsi que « *l'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers* ». Cette ouverture permettrait en effet à certaines personnes de se déplacer plus facilement, notamment en milieu rural, où les transports en commun sont rares. Cependant, il apparaît indispensable de l'encadrer afin de

garantir la sécurité des enfants qui utilisent ces transports quotidiennement. C'est pourquoi nous proposons, par cet amendement, que cette ouverture bénéficie en particulier aux personnes en perte d'autonomie et qu'un décret en Conseil d'État précise l'identification des voyageurs, le type de transports scolaires concernés et les heures d'ouverture de ces services.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Sénat a introduit dans le projet de loi une incitation à ouvrir les transports scolaires à d'autres usagers que les enfants afin de favoriser le développement global des services de transport en milieu moins dense. Bien entendu, je souscris à cet objectif. Mais cette ouverture ne saurait se limiter aux personnes en perte d'autonomie. Je signale, à ce propos, que ce 16 mai est le jour de l'opération « DuoDay » et qu'à ce titre, Arthur, qui est un étudiant en situation de handicap mais est bien plus que cela, m'accompagnera tout au long de cette journée.

Enfin, il me semble qu'un décret qui définirait de façon uniforme les usagers et les types de transport scolaire concernés ainsi que les heures d'ouverture méconnaîtrait non seulement la diversité des situations mais aussi la capacité, voire la légitimité, qu'ont les décideurs locaux de les apprécier. Avis défavorable, donc.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement concret permettrait aux personnes vivant en milieu rural de profiter des bus scolaires pour se rendre dans les bourgs. Il me semble qu'il s'agit d'une excellente initiative.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous sommes d'accord sur le principe, mais ce n'est pas l'objet de l'amendement.

L'amendement est retiré.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CD359 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD2862 de M. Benoît Simian.

Mme Laurianne Rossi. L'article L. 3111-5 du code des transports dispose qu'une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités du transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. Toutefois, la rédaction de cette disposition étant imprécise, cet amendement rédactionnel vise à affirmer les principes fixés dans la loi NOTRe sur les compensations financières entre autorités organisatrices lors des transferts de compétences.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement a pour objet de minorer la compensation financière, due par la région aux autorités organisatrices de mobilité lors du transfert des services scolaires, du surcroît de versement transport perçu par ces autorités, comme c'est le cas actuellement uniquement pour les services non urbains. En ce qui

concerne ces derniers, cette minoration a été prévue dans la loi NOTRe pour prendre en compte l'augmentation mécanique des ressources fiscales en cas d'extension du ressort territorial de l'AOM. Ce surcroît de versement transport s'entend à taux constant, puisque l'article correspondant du code des transports vise la seule évolution du périmètre géographique du versement. Pour le transport scolaire, en effet, les compensations financières prévues à l'article L. 3111-8 du code des transports sont intégrales. La disposition que vous proposez reviendrait à réduire la compensation due par la région au titre du transport scolaire du montant du versement transport, obligeant l'AOM à recourir au versement transport pour financer le transport scolaire. C'est, selon moi, en contradiction à la fois avec l'équilibre trouvé lors de la loi NOTRe et avec la position du Gouvernement, qui souhaite que le versement transport soit fléché en priorité sur les services réguliers. Pour ces raisons, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie des amendements identiques CD1340 du rapporteur et CD2090 de M. Anthony Cellier.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a introduit dans le projet de loi une procédure de consultation des autorités organisatrices du transport scolaire par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires. Or, une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation. L'amendement CD1340 vise donc à supprimer cet ajout inutile.

M. Anthony Cellier. La consultation prévue aux alinéas 96 à 98 est en effet redondante avec l'article D. 213-29 du code de l'éducation, qui régit les consultations de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est cependant nécessaire que le pouvoir réglementaire s'engage à ce que cet article soit mis à jour afin que le département n'apparaisse plus comme l'AOM.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

Mme Valérie Lacroute. Même si cette procédure est prévue dans le code de l'éducation, on constate, sur le terrain, qu'à chaque rentrée scolaire, voire dès le mois de juin, certains établissements modifient leurs horaires sans consulter les autorités organisatrices de transport. La disposition adoptée par le Sénat me paraît donc judicieuse dès lors qu'elle impose une concertation entre l'Éducation nationale et l'autorité organisatrice de transport scolaire ou la SNCF. C'est une mesure de bon sens. Il est regrettable que l'on prive les AOM de la possibilité d'avoir, sur cette question, des échanges avec les établissements scolaires, car c'est un problème récurrent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'entends bien votre remarque, madame Valérie Lacroute. Mais cette mesure est d'ordre réglementaire. Il faut donc forcer l'Éducation nationale à respecter l'accord. Dans ma circonscription, nous avons dû batailler dur, mais nous y sommes parvenus.

Mme Valérie Lacroute. Certes, mais si l'on peut inscrire dans la loi des mesures qui facilitent la concertation des acteurs pour le bien des enfants, il est dommage de ne pas le faire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous partageons tous votre objectif, madame la députée. Il est nécessaire que l'Éducation nationale et les autorités organisatrices se concertent, mais ce n'est pas une mesure d'ordre législatif. Il nous faut donc trouver un autre moyen d'enjoindre aux uns et aux autres d'organiser cette concertation.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me permets d'ajouter qu'il est pénible pour les parents de devoir râler lorsque les bus scolaires n'arrivent pas à l'heure prévue – c'est du vécu !

La commission adopte ces amendements.

Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD1345 du rapporteur.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD832 de M. Martial Saddier, CD2179 de Mme Valérie Lacroute, CD2420 de M. Benoît Simian et CD2508 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, et l'amendement CD2738 de Mme Monica Michel.

M. Martial Saddier. La loi NOTRe a transféré la compétence transports des départements aux régions. La question du financement de ce transfert a suscité de nombreuses discussions. Trois ans plus tard, on constate que ce financement doit faire l'objet d'ajustements sur lesquels, du reste, les départements sont, dans de nombreux cas, d'accord. Tel est l'objet de l'amendement CD832, qui permettrait de régler certaines situations délicates dans l'intérêt des territoires concernés et de leurs habitants.

Mme Valérie Lacroute. Comme l'a indiqué M. Martial Saddier, l'amendement CD2179 vise à réparer un oubli de la loi NOTRe en précisant les conditions de la compensation financière des transferts de compétences.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD2420 est défendu.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2508 tend également à combler une lacune de la loi NOTRe concernant les compensations financières des transferts de compétences entre les départements et les régions. Cette mesure est très attendue.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'alinéa 73 de l'article 1^{er} du projet de loi prévoyait une modification de l'article 133 de la loi NOTRe, relatif à la compensation par les départements aux régions du transfert de la compétence en matière de transports scolaires. Ce transfert a eu lieu au 1^{er} septembre 2017, mais des contentieux sont apparus qui portent sur la prise en compte du montant des ressources allouées par les départements aux autorités compétentes en matière d'organisation du transport urbain en tant que charges financières devant être transférées aux régions.

Cet alinéa a été supprimé par le Sénat, lors de l'examen du texte en commission, au motif que la rédaction ne correspondait plus au droit en vigueur et qu'elle aurait une portée rétroactive. Par l'amendement CD2738, nous vous proposons une rédaction formellement différente afin de sécuriser la notion de compensation intégrale, et ce, conformément à la volonté du législateur.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Sur les amendements identiques, qui tendent à compléter l'article 133 de la loi NOTRe en précisant les modalités de la compensation entre collectivités liée au transfert de la compétence mobilité, l'avis du Gouvernement est favorable. En effet, ces amendements permettent de garantir une parfaite mise en œuvre du principe de neutralité financière des transferts de compétences entre collectivités. Compte tenu des différends entre collectivités liés à une lecture restrictive de la loi, cette précision paraît nécessaire.

Quant à l'amendement CD2738, il a un objectif similaire, mais il me semble qu'il est satisfait par les amendements précédents. Je demanderai donc à Mme Monica Michel de bien vouloir le retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la secrétaire d'État.

L'amendement CD2738 est retiré.

M. Martial Saddier. Je tiens à remercier Mme la secrétaire d'État et M. le rapporteur. Ces amendements sont en effet très importants. Lors de l'examen de la loi NOTRe, il était difficile de connaître à l'euro près le montant de la compensation des transferts de compétence, surtout pour des transports urbains ou interurbains qui étaient à l'époque à l'état de projet. Mais ces transports sont actuellement mis en service – c'est le cas notamment dans la région Auvergne-Rhône-Alpes – et, sans ces ajustements, la situation serait financièrement intenable.

M. Jean-Marie Sermier. Nous nous sentons encouragés, en tant que membres d'un groupe minoritaire, à contribuer à enrichir ce texte puisque, pour une fois, l'un de nos amendements reçoit un avis favorable du rapporteur et du Gouvernement. En tout état de cause, au-delà de la question financière, cet amendement contribuera à apaiser et à fluidifier les relations entre départements et régions, que ce contentieux avait rendues difficiles.

La commission adopte les amendements CD832, CD2179, CD2420 et CD2508.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2118 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Il s'agit de faciliter le transfert de la compétence mobilité aux intercommunalités. Actuellement, ce transfert peut être empêché par une commune dont la population est supérieure au quart de la population totale de la communauté, par un tiers des conseils municipaux des communes intéressées représentant la moitié de la population totale ou par la moitié des conseils municipaux des communes représentant un tiers de la population.

Or, une commune dont la population est supérieure au quart de la population de la communauté peut, c'est souvent le cas, développer ses propres transports collectifs, au détriment des petites communes, ce qui peut conduire à la création des fameuses zones

blanches contre lesquelles nous nous efforçons de lutter. Par l'amendement CD2118, nous proposons donc que le transfert de la compétence mobilité aux intercommunalités puisse, par dérogation, être décidé à la majorité simple du conseil communautaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement soulève une question sensible. Il vise en effet à autoriser le transfert, à la majorité simple, de la compétence mobilité à la communauté de communes, en dérogeant au droit commun, qui prévoit une majorité qualifiée. La règle actuelle, définie au II de l'article L. 5211-5 du code général des collectivités territoriales, permet effectivement la constitution de ce que vous appelez une minorité de blocage au sein du conseil communautaire, mais elle préserve l'équilibre et le consensus entre communes pour les modifications structurelles de l'intercommunalité. Il est donc difficile de permettre de déroger, pour la seule compétence mobilité, aux règles de droit commun. Dès lors, l'avis du Gouvernement est, hélas, défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Lionel Causse, j'aurais souhaité aller dans votre sens, tant je comprends votre préoccupation. Mais, j'en suis désolé, mon avis est défavorable. Néanmoins, je vous communiquerai une information lors de l'examen de l'amendement suivant.

M. Lionel Causse. Dans les intercommunalités, comme au niveau européen, l'unanimité est quasiment indispensable pour avancer. J'espère que le Gouvernement, qui critique les règles communautaires, sera tout aussi offensif pour modifier celles qui sont applicables aux intercommunalités.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2549 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Par cet amendement, nous proposons de supprimer uniquement la possibilité pour une commune dont la population est supérieure au quart de la population de la communauté d'empêcher le transfert de la compétence transports de l'intercommunalité. C'est, me semble-t-il, le minimum que nous puissions faire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cette piste me paraît intéressante, mais la rédaction de l'amendement ne nous paraît pas satisfaisante. Le Gouvernement vous propose donc, si le rapporteur est d'accord, d'y retravailler afin d'aboutir un amendement sur lequel nous puissions nous accorder en séance publique. Je vous suggère donc de retirer l'amendement CD2549.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Une réflexion est en cours pour faire évoluer le seuil des 25 %, ce qui irait plutôt dans votre sens. Je vous suggère donc de retirer votre amendement et je vous propose de vous associer à cette réflexion.

M. Lionel Causse. Je retire l'amendement et je reste à votre disposition pour participer à ces travaux. Je vous remercie de m'avoir entendu.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD3118 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit de supprimer la prise en compte de l'objectif de désenclavement par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le désenclavement des territoires fait en effet, par nature, partie intégrante des thématiques obligatoirement traitées par le SRADDET, qui est un document prospectif d'aménagement du territoire dont l'ambition est d'assurer une plus grande égalité entre les territoires.

En outre, le SRADDET, comme tout document de planification, doit respecter les lois et règlements en vigueur, y compris l'objectif de désenclavement tel qu'il sera mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à l'issue de la publication de la loi. Je vous propose donc de supprimer l'alinéa 105, qui est inutile.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

M. Loïc Prud'homme. La pédagogie est l'art de la répétition, dit-on. Il me semble donc important que l'objectif de désenclavement figure noir sur blanc dans la loi. Du reste, nous souhaiterions, quant à nous, qu'il soit renforcé afin que chaque habitant de ces territoires puisse avoir accès, en moins de vingt minutes, aux services publics, notamment de transport. Je voterai donc contre cet amendement, même si je me félicite, puisque vous avez fait référence à cette notion, que la planification écologique gagne du terrain au sein de notre commission.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD692 de Mme Pascale Boyer tombe.

La commission examine ensuite l'amendement CD1603 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Le Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) est la principale aide de l'État aux collectivités en matière d'investissement. Pour pouvoir en bénéficier, la collectivité ou le groupement ou syndicat de collectivités doit être propriétaire de l'équipement en faveur duquel la dépense est engagée. Ainsi, un parc naturel régional (PNR) qui signerait une convention avec une collectivité, la SNCF ou la RATP pour construire, aux abords des gares, des abris à vélos ou des maisons de l'éco-mobilité ne serait pas éligible au FCTVA. Cet amendement vise donc à sécuriser l'éligibilité au FCTVA des projets dont les parcs naturels régionaux sont maîtres d'ouvrage sans nécessairement avoir la propriété de l'équipement.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'idée selon laquelle il convient de développer les déplacements alternatifs, notamment en favorisant les liaisons douces. Les PNR sont des acteurs importants de cette politique. Néanmoins, cette mesure apporterait une faible plus-value à ce que permet le droit actuel, dont les collectivités peuvent se saisir pour limiter les nuisances sonores dans certains secteurs.

Par ailleurs, elle remettrait en cause un principe fort de la gestion des collectivités locales, à savoir que le remboursement par l'État de la TVA sur les investissements ne peut se faire que lorsque la collectivité territoriale intervient sur son propre patrimoine. Les parcs naturels régionaux et les parcs nationaux, lorsque les chartes de ces territoires sont saisies de cette problématique, peuvent offrir un appui technique et juridique pour inciter les gestionnaires de voirie à agir de manière coordonnée, par exemple pour lutter contre la circulation anarchique d'engins à moteur sur certains chemins ruraux. Avis défavorable, donc.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD2098 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Il s'agit d'aligner les règles de majorité auxquelles est soumise la création de syndicats mixtes de transport sur celles qui s'appliquent à la création des autres syndicats mixtes. C'est une question de cohérence.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable. Une telle mesure est de nature à contribuer à la structuration des territoires en grands syndicats, en facilitant l'adhésion des territoires périurbains et ruraux ainsi que les régions à la gouvernance de ces structures.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} modifié.

Article 1^{er} bis A (nouveau) (article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales) : *Restrictions de circulation sur les îles mono-communales*

La commission est saisie de l'amendement CD2673 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Certaines îles mono-communales interdisent déjà les voitures : Bréhat, Sein, Batz, Molène, Houat, Hoëdic, l'Île-aux-Moines... Toutefois, la loi impose que cette interdiction soit limitée à une partie seulement du territoire de la commune. Cet amendement tend donc à sécuriser les maires qui souhaitent protéger leur île. La grande majorité des habitants de ces îles ont compris qu'un véhicule personnel ne leur était pas indispensable. Il reste à en convaincre les propriétaires de résidences secondaires...

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission. L'amendement vise à sécuriser les interdictions de circulation sur l'ensemble du territoire d'une commune. Je comprends tout à fait le souhait de certains maires de pouvoir interdire la circulation automobile sur l'ensemble de l'île, mais je rappelle que toute interdiction de circuler doit être proportionnée dans le temps et dans l'espace.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis très favorable, car je comprends très bien cette problématique.

M. Jean-Marie Sermier. C'est un amendement important. Peut-être faut-il préciser le nombre des îles concernées. Et qu'en sera-t-il de celles dont les élus ne sont pas demandeurs d'une telle mesure ? Il me semble nécessaire que cet amendement fasse l'objet d'une étude d'impact.

M. Jimmy Pahun. C'est une possibilité qui leur est offerte.

M. Loïc Prud'homme. Ce flou nous convient parfaitement. Ainsi, lorsque nous aurons pris la direction de l'Île-de-France, nous pourrions recourir à cet amendement pour y restreindre la circulation automobile. Je vous remercie, monsieur Jimmy Pahun ! Je crois que je vais voter cet amendement.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement m'a été suggéré par l'association Les îles du Ponant, qui doit représenter les trois quarts ou les huit dixièmes de l'ensemble des îles mono-communales françaises. Je crois qu'on peut leur faire confiance.

Mme Valérie Lacroute. Si cette interdiction est appliquée, les touristes qui se rendront dans ces îles devront laisser leur véhicule sur le continent pendant plusieurs jours. Une concertation est-elle prévue avec les communes sur le territoire desquelles ces voitures seront stationnées ?

M. Damien Pichereau. L'amendement ne vise que les îles mono-communales. Il s'agit donc uniquement de petites îles. En outre, ce n'est qu'une possibilité offerte aux élus locaux. Nous pouvons leur faire confiance et voter cet amendement sans crainte.

Enfin, le littoral dispose déjà d'infrastructures de parking prévues pour accueillir les voitures avant l'embarquement, pour l'île d'Yeu ou pour Noirmoutier par exemple.

M. Jean-Pierre Vigier. Pourquoi pas, mais je partage les interrogations de ma collègue Mme Valérie Lacroute : comment gère-t-on les véhicules sur le continent et comment organise-t-on les déplacements sur ces îles ? Sous quelle forme ? Qui s'en charge ? Il faudra forcément une nouvelle organisation des déplacements. Il conviendrait de disposer d'une étude d'impact répondant à ces questions.

Mme Sandrine Le Feu. Je souhaite rassurer mes collègues : ma circonscription comprend une île. Les communes où les voitures se garent ont déjà des infrastructures puisque la majorité des touristes laisse déjà sa voiture sur le continent. En effet, ces îles sont très petites, on y circule très bien à pied ou à vélo.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne conteste pas qu'il s'agit d'une bonne idée. Nous ne doutons pas non plus que notre collègue est bien informé, pour ce qui est des îles qu'il connaît. Mais ces dispositions ne risquent-elles pas d'en concerner d'autres ? Que se passe-t-il

en termes de sécurité, pour les ambulances ? Qu'en est-il des tracteurs ou des motos ? Nous avons besoin de réponses. Vous nous indiquez que les maires s'en saisiront. Vous le savez bien, sur une île, comme sur une autre commune, certaines personnes vont demander l'application immédiate de cette possibilité – d'autant que l'on arrive en période préélectorale pour les élections municipales – alors que d'autres ne seront pas du même avis. Nous risquons de créer un problème démocratique, sans assurance juridique. Nous ne sommes pas contre l'amendement, mais souhaiterions disposer d'une étude d'impact.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'entends toutes vos remarques. Monsieur Jean-Marie Sermier, cette disposition existe déjà pour certaines zones sur ces îles. Nous l'ouvrons à l'intégralité des îles mono-communales, qui sont au nombre de quatre : les îles d'Yeu, de Bréhat, de Sein et d'Ouessant.

En outre, si vous êtes déjà allés dans ces îles, vous le savez : la circulation motorisée y pose un problème particulier. Nous souhaitons avancer en matière de lutte contre la pollution. J'imagine mal les élus de ces îles imposer ces dispositions sans convaincre la population ! Quant aux infrastructures de parking, elles existent déjà puisque les îles souhaitent un minimum de circulation.

Enfin, s'agissant de la sécurité, même dans les zones à faibles émissions (ZFE), les pompiers et la police peuvent circuler. Je comprends vos réticences mais, malgré tout, je soutiens l'initiative.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour éclairer nos débats, j'ajouterai que l'amendement consiste à compléter l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales : en l'état actuel du droit, le maire peut interdire certaines voies, portions de voies ou secteurs de la commune à la circulation. Demain, il pourra l'interdire sur la totalité. Dans tous les cas, le maire peut simplement la soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès.

Le code dispose déjà que cela ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et que cela ne peut s'appliquer de façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles, de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission, car la faculté est déjà ouverte au maire, qui peut interdire ou aménager les conditions de circulation, mais uniquement sur une portion du territoire de la commune. L'amendement permettrait de le faire sur tout le territoire.

M. Jean-Pierre Vigier. Je vous remercie. Nous avons besoin de ces précisions.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 1^{er}

La commission en vient à l'amendement CD2110 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Je retire cet amendement, c'est une déclinaison de celui que nous allons retravailler avec le Gouvernement et le rapporteur.

L'amendement est retiré.

Article 1^{er} bis B (nouveau) (article L. 1111-1 du code des transports) : *Inscription de la mobilité active et de la lutte contre la sédentarité dans les grands objectifs de la politique des transports*

Puis la commission examine, en discussion commune, les amendements CD2122 de Mme la présidente Barbara Pompili, les amendements identiques CD645 de M. Gérard Manuel, CD1909 de M. Fabien Lainé et CD2488 de M. Damien Pichereau, ainsi que l'amendement CD452 de M. Jean-Charles Larssonneur.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2122 vise à inscrire le droit des citoyens à la mobilité active dans le code des transports et à inscrire la lutte contre la sédentarité dans la liste des objectifs que doit respecter le système des transports. D'autres amendements vont dans le même sens.

Il s'agit d'un important enjeu de santé publique. Nous savons combien la sédentarité est mauvaise pour la santé. Pourtant, notre société est de plus en plus sédentaire. Dans les années soixante-dix, 10 % des trajets domicile-travail étaient effectués à vélo. Aujourd'hui, seuls 2 % des actifs se rendent au travail en vélo, selon les chiffres fournis par le dernier plan vélo.

Les mobilités actives combinent des avantages environnementaux et des bénéfiques en termes de santé publique. Marcher, utiliser le vélo, la trottinette, les rollers – pour les plus casse-cou – pour effectuer ses déplacements quotidiens permet de réduire le temps passé assis de façon passive dans les transports. D'où la volonté que toutes les formes de mobilités actives et la lutte contre la sédentarité soient reconnues dans le projet de loi.

M. Gérard Manuel. Vous avez raison madame la présidente, parmi les offres de mobilité, la pratique du vélo est vertueuse pour la santé et positive en termes de lutte contre les effets négatifs de la sédentarité. C'est l'objet de l'amendement CD645.

Mme Florence Lasserre-David. L'amendement CD1909 vise à promouvoir la mobilité active et la lutte contre la sédentarité.

M. Damien Pichereau. Nous sommes particulièrement attentifs à la lutte contre la sédentarité – il est important de le dire alors que nous allons rester plusieurs heures assis en commission ! (*Sourires.*)

Votre amendement ajoute un droit à la mobilité active. Il est donc plus ambitieux que notre amendement CD2488. En conséquence, nous allons le retirer au profit d'un vôtre, madame la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous en remercie, monsieur Damien Pichereau.

L'amendement CD2488 est retiré.

M. Stéphane Buchou. L'amendement CD452 est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous le savez, jusqu'à présent, le Gouvernement avait une position restrictive sur l'ajout des objectifs au droit à la mobilité et aux systèmes de transport, déjà relativement complets.

Néanmoins, le sujet des mobilités actives est très important pour le Gouvernement, de même que la lutte contre la sédentarité. Nous nous en remettons donc à la sagesse de la commission et de sa présidente concernant l'amendement CD2122 – le plus complet. Nous demandons le retrait des autres.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est avec un grand plaisir que je vous annonce que je suis favorable à l'amendement CD2122.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie pour les mobilités actives !

La commission adopte l'amendement CD2122.

En conséquence, les amendements CD645, CD1909 et CD452 tombent.

Après l'article 1^{er}

La commission en vient à l'amendement CD1115 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement, cosigné par plusieurs collègues de la commission, vise à enrichir la définition du droit à la mobilité, afin d'y ajouter le droit d'être accompagné dans l'utilisation des moyens de transport disponibles. C'est très important.

Nous avons déjà eu cette discussion sur beaucoup d'autres lois et de telles dispositions ont systématiquement été intégrées depuis le début du quinquennat. En effet, pour une partie de la population – les publics fragiles –, la mise à disposition de solutions ne suffit pas. Il faut prévoir un accompagnement afin qu'elles s'approprient les solutions et l'information, prennent en main les droits et la tarification sociale, et soient aptes à l'utilisation des solutions disponibles.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, je vous remercie pour l'attention que vous portez à l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, en particulier en ce jour de *DuoDay*. Le Gouvernement a souhaité renforcer cet axe d'action dans le projet de loi.

Vous proposez d'instaurer un droit à l'accompagnement individualisé en tant que de besoin. Vous avez raison, il est très important de soutenir l'aide humaine pour faciliter l'usage des transports. D'ailleurs, le projet de loi renforce le droit des accompagnateurs des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en généralisant les tarifications préférentielles.

À l'article 6, le projet de loi prévoit la mise en place d'un plan d'action solidaire à l'échelle des bassins de mobilité. C'est plutôt dans ce cadre qu'un accompagnement totalement individualisé pourrait être mis en place. En conséquence, je souhaite le retrait de votre amendement pour que vous le redéposiez à l'article 6. Sinon, j'y serai défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Matthieu Orphelin, je vous remercie d'évoquer ce sujet dès à présent. Mais, vous le savez, les articles 6 et 7 vont représenter des avancées très importantes en la matière, notamment concernant les aidants. En outre, la notion de « besoin » présente dans votre amendement mériterait d'être précisément définie.

Mme Laurianne Rossi. Je suis cosignataire de cet amendement porté par mon collègue M. Matthieu Orphelin. Il est important car, au-delà des personnes à mobilité réduite et des aidants, il concerne l'ensemble de nos concitoyens et, surtout, les Français les plus fragiles, les plus éloignés du numérique. En complément de toutes les offres de mobilité que cette loi permettra de proposer aux Français, son objectif est de les accompagner quotidiennement vis-à-vis des tarifications et de l'utilisation des solutions disponibles – notamment numériques. Nous souhaitons offrir la mobilité à chaque Français en tout point du territoire, mais en les orientant vers des alternatives à la voiture, par le biais d'outils et d'un accompagnement dédié.

M. Damien Pichereau. Au-delà des personnes à mobilité réduite, notre objectif est bien d'accompagner les personnes les plus vulnérables vers la mobilité. En effet, 25 % des Français déclarent avoir déjà refusé une offre d'emploi et de formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre. Nous répondons à cette problématique à l'article 6, dont les dispositions vont être renforcées par des amendements. Il n'est pas nécessaire de le préciser ici.

M. Matthieu Orphelin. Comme l'a dit Mme Laurianne Rossi, cet amendement ne vise pas les personnes en situation de handicap, mais les personnes fragiles. Je vais le maintenir car il est très important et nous l'avons prévu dans d'autres lois depuis le début du quinquennat. Dès que des moyens informatiques étaient nécessaires pour les usagers, nous avons porté une attention particulière à ceux qui sont le plus en difficulté. J'espère vous avoir convaincus de le voter, chers collègues.

M. Loïc Prud'homme. Je suis à la fois surpris et ravi. Je suis surpris que cet accompagnement individualisé ne mentionne pas explicitement le maintien des guichets physiques. Mais sans doute que, même s'il a quitté le groupe majoritaire, M. Matthieu Orphelin y a encore quelques attaches idéologiques ! On fait tout ce qu'il faut pour fermer les guichets et, ensuite, on dépose un amendement pour s'étonner que les gens ne soient pas accompagnés...

Je soutiendrai peut-être cet amendement en séance, en le sous-amendant avec la mention du maintien et du rétablissement des guichets physiques. Votre objectif d'accompagner les gens dans cette jungle de la mobilité 2.0 est louable. Les guichets physiques doivent permettre aux gens d'accéder à des solutions de transport où qu'ils soient sur le territoire. Ne tournons pas autour du pot. Appelons un chat, un chat et un guichet, un guichet lorsqu'il est utile.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CD854 de M. Fabrice Brun.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à compléter les objectifs de la politique globale des transports dans le code des transports, en précisant qu'elle favorise le développement de pôles d'échanges multimodaux accueillant l'ensemble des modes de transport terrestre. Le Gouvernement partage pleinement l'ambition de développer des pôles d'échanges multimodaux adaptés au flux de passagers et pouvant accueillir différents modes de transport terrestre en fonction des besoins locaux d'intermodalité, sous l'égide des collectivités concernées.

Mais la rédaction de votre amendement est ambiguë. Elle pourrait laisser penser que tous les modes terrestres prévus par le code des transports doivent systématiquement cohabiter. C'est l'inverse de l'objectif recherché et cela pourrait freiner le développement de pôles d'échanges offrant une pluralité de services. En outre, la portée normative de l'amendement est discutable. Pour ces raisons, j'en demande le retrait. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Martial Saddier. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie pour cette explication très précise de mon amendement ! Je vais jouer le jeu, je vais le retirer. Mais pourrions-nous trouver la bonne rédaction d'ici à la séance ?

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite les amendements identiques CD810 de M. Martial Saddier, CD1731 de Mme Florence Lasserre-David et CD2284 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Martial Saddier. C'est un amendement très important. Dans de nombreux pays européens, la loi offre une base légale afin que les autorités organisatrices de transport puissent travailler avec le monde associatif. Le cadre juridique donne notamment un statut aux personnes qui conduisent les véhicules.

L'amendement vise à ouvrir un champ législatif aux différentes autorités organisatrices de transport afin qu'elles puissent, le cas échéant, travailler avec le monde associatif en vue d'améliorer les transports collectifs. C'est très important dans les zones rurales ou très rurales où l'on pourrait ainsi mettre en place des systèmes de transport – ce que l'on ne pourrait pas faire sans la participation du monde associatif.

Mme Florence Lasserre-David. Mon amendement est identique. Ce serait un signal fort en direction de la ruralité. Il s'agirait d'une solution positive : les différents acteurs pourraient être impliqués et des navettes mises à disposition de bénévoles organisés en association. Le besoin existe, tout comme l'envie de trouver des solutions localement. Facilitons donc les choses !

M. Jean-Marie Sermier. Ce dispositif très intéressant fonctionne dans certains pays, notamment aux Pays-Bas où 1 200 conducteurs bénévoles organisés en associations conduisent pratiquement cent cinquante bus appelés « bus de quartier ». En France, nous pourrions utilement développer des bus de quartier, mais aussi des bus de territoire dans les zones peu denses.

En effet, il est très difficile d’y organiser des transports en commun : des lignes de bus fonctionnent dans les petites communes, mais les bus passent une à deux fois par jour et ne correspondent jamais aux horaires des clients potentiels. Dans le schéma associatif, dans un village, une communauté de conducteurs peut utiliser un bus mis à disposition par la collectivité, l’autorité organisatrice des transports ou, dans le cadre d’une délégation de service public (DSP), par une entreprise. Les conducteurs reçoivent une formation particulière pour savoir gérer les passagers. Le bénévolat permet un coût de transport extrêmement faible et répond parfaitement aux attentes. Ainsi, une fois par jour, le bus peut emmener les personnes âgées faire leurs courses dans les magasins, voir un match de football ou une pièce de théâtre. Cela mériterait d’être testé.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d’État auprès du ministre d’État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous avez raison, le sujet est important. Vous proposez de développer des solutions de transport scolaire ou à la demande en zone peu denses, en permettant aux autorités organisatrices de la mobilité de recourir à des associations, qui pourront elles-mêmes conventionner avec des entreprises de transport public pour des prestations de conseil, d’assistance technique ou de mise à disposition de matériel roulant.

Nous partageons votre objectif, mais les amendements se contentent d’énoncer des modalités déjà utilisables à droit constant – le recours à des particuliers ou à des associations en cas de carence de l’offre pour le transport scolaire et à la demande et la signature de conventions entre deux parties, dans le respect du droit actuel.

Si l’objectif est de mettre à disposition des cars, des bus ou des plateformes numériques, il convient d’analyser finement les conséquences en matière de commande publique, de droit du travail ou de responsabilité, afin de ne pas fragiliser une idée qui pourrait montrer toute sa pertinence pour développer l’offre de transport dans les territoires ruraux, en s’appuyant sur les acteurs en place.

Le Gouvernement propose un cadre national d’expérimentation à l’article 14 du projet de loi. Il est ciblé sur les territoires peu denses et vise, le cas échéant, à lever les freins aux solutions innovantes qui s’avèreraient pertinentes. L’article 14 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance et nous allons élargir la rédaction de cet article par un amendement que nous avons déposé.

Sous réserve du retrait des amendements, je suis favorable à étudier plus avant la demande sur la base d’une expérimentation que nous pourrions prévoir à l’article 14. Elle aurait alors une base législative sur laquelle s’appuyer, alors que vos amendements ne semblent pas répondre réellement à la question posée. Nous vous offrons de travailler en commun pour configurer une expérimentation sur la base de l’habilitation à légiférer prévue à l’article 14.

M. Bruno Millienne, rapporteur. En l’état actuel du droit, rien n’empêche de mettre en œuvre ce que vous demandez. Nous devons retravailler vos amendements, afin de les rendre opérationnels partout. J’ai bien noté que le Gouvernement est prêt à des

expérimentations utiles dans le cadre de l'article 14. Ces amendements sont très importants mais nous devons les sécuriser, notamment au niveau assurantiel. Je vous demande de bien vouloir les retirer.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la secrétaire d'État, je vais vous suivre. Nous le voyons dans les territoires ruraux, notamment dans les petites communes : il suffit qu'une collectivité locale fasse l'investissement et un tissu d'associations et de bénévoles peut apporter ce service de qualité et de proximité. La demande est réelle. Il s'agirait vraiment d'une avancée en termes d'aménagement du territoire.

M. Martial Saddier. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie pour vos propos. Nous n'avons pas de désaccord de fond et sommes tous d'accord pour dire que nous devons absolument avancer sur le sujet.

Vous nous indiquez que le cadre légal existe. Certes, mais cela ne marche pas ! Comme d'habitude dans notre pays, le cadre légal existe, mais ne fonctionne pas, contrairement à d'autres pays européens. Je vois la main tendue et je n'ai aucune raison ne pas vous faire confiance, mais la machine est tellement lourde – marchés publics, code du travail, etc. – que j'ai peur : malgré votre bonne volonté, n'allez-vous pas vous retrouver prisonnière d'un système qui bloque tout ? C'est ce que je crains si nous ne l'inscrivons pas dans la loi. Enfin, l'expérimentation doit être menée dans chaque région, et non au niveau national.

Mme Valérie Lacroute. Je souhaite compléter les propos de mon collègue M. Martial Saddier. Notre amendement – c'est tout son intérêt – n'écarte pas l'entreprise de transport, au contraire. Il permet à des bénévoles de conduire ces véhicules, tout en s'appuyant sur l'expertise et le conseil technique d'une entreprise de transport.

Vous parlez de marchés publics et d'appels d'offres, mais le dispositif n'écarte pas l'entreprise de transports qui fonctionne sur le territoire. Simplement, dans certains territoires très diffus, ni le transport en commun, ni le transport à la demande ne sont des réponses pertinentes. Il faut passer au niveau inférieur : un transport encore plus souple et moins onéreux pour la collectivité. Leur permettre de travailler avec une association, c'est aussi faire de l'insertion professionnelle et sociale. Il ne faudrait donc pas reporter l'expérimentation pour des prétextes juridiques.

M. Jean-Marie Sermier. Je vais retirer mon amendement mais souhaiterais être éclairé : vous indiquez qu'en l'état actuel de la législation, ce service peut être organisé, même s'il faut sans doute en améliorer l'encadrement. Ce coup de projecteur permettra d'enclencher certaines opérations expérimentales dans les territoires, mais peut-on commencer à mettre en place ces services en l'état actuel de la législation ? Nous n'avons pas cette vision des choses. Cela apporterait déjà une forme de réponse. Certains territoires sont prêts à s'organiser avec leurs prestataires ; une grande entreprise française le fait déjà aux Pays-Bas. Nous pourrions leur indiquer de ne pas attendre la fin de l'examen du projet de loi pour se lancer.

M. Hubert Wulfranc. Des « bus de territoire » fonctionnent déjà dans le cadre de services publics locaux. Ces prestations sont produites de longue date par certaines collectivités de communes. Certes, elles se situent en milieu urbain un peu dense, comme chez moi, où un agent public en a la charge. Ce type de service permet par exemple d'amener les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées au cimetière, faire leurs courses ou à la sortie du club des anciens. Mais cela a un coût : notre Mobilobus représente une dépense de

46 000 euros pour le budget du centre communal d'action sociale (CCAS). Le ticket coûte 1,20 euro, soit 27 000 euros de recettes annuelles. Le service est donc déficitaire. Un service public, doté d'un agent qualifié et compétent, est financé par la redistribution de la fiscalité locale. C'est un choix politique !

Madame la secrétaire d'État, je vous invite donc à faire attention : avec le bénévolat, il ne faut pas que le chauffeur conduise pour des cacahuètes ! Je ne suis pas contre, mais il faut réunir les conditions de la sécurité et d'une prestation de qualité. Si vous souhaitez expérimenter, faites au préalable un état des lieux des expériences locales qui marchent. Elles sont l'émanation d'un choix politique et ont un coût, dès lors que la prestation répond aux différents enjeux de ce type de transports de proximité.

M. Jean-Marie Sermier. À l'issue de l'intervention de notre ami M. Hubert Wulfranc, je souhaiterais apporter une précision : ce type d'opération ne fonctionne que sur la base du bénévolat. Cela n'a bien sûr pas vocation à remplacer tous les emplois salariés ! Il s'agit d'opérations extrêmement ponctuelles sur des territoires bien précis, sans possibilités de mobilité. Ils peuvent utilement trouver des solutions ensemble, grâce à un prestataire qui met à disposition le matériel – bus ou minibus – et toutes les assurances. Il n'y a donc aucun risque. Le bénévolat ne saurait remplacer les lignes régulières, qui fonctionnent parfaitement bien. Cette expérimentation ne vise pas à transformer tous les chauffeurs en bénévoles !

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement partage votre objectif : il s'agit de donner la possibilité aux entreprises de transport et aux associations de contractualiser dans des zones peu denses afin de mobiliser des bénévoles dans certains cas très précis.

En l'état actuel du droit, en cas de carence d'offres de transport scolaire ou à la demande, il est déjà possible d'établir des conventions entre les entreprises de transport et des particuliers ou des associations. L'amendement précise simplement le cadre, mais ne va pas au bout de la logique. Il dispose uniquement que les conventions entre l'autorité organisatrice et l'association, et entre l'association et l'entreprise, déterminent les missions et les responsabilités de chacun. Or cette question de responsabilité est importante et il me paraît difficile de laisser à une simple convention entre l'entreprise et l'association la détermination des missions et des responsabilités.

C'est pourquoi nous proposons de traiter ce sujet dans le cadre de l'habilitation à légiférer par ordonnances de l'article 14. Monsieur Martial Saddier, pour donner plus de crédibilité à mon propos, je vous informe que le Gouvernement s'engage à lancer un appel à manifestation d'intérêt sur ce thème, sur la base de l'ordonnance, qui permettra à chacune des régions ou chacun des territoires qui le souhaite de proposer son propre système. Les expérimentations seront ensuite lancées sur cette base. Nous souhaitons donc aller plus loin que le droit existant et que votre amendement, dans un cadre expérimental mais sécurisé, et qui pourra être régionalisé.

M. Martial Saddier. Au regard des propos de madame la secrétaire d'État, je vais jouer le jeu. Mais peut-être que pour vous rendre service, nous aurions eu intérêt à adopter cet amendement, afin d'exercer une pression amicale sur vos collaborateurs... Cela dit, à ce stade, je n'ai aucune raison de remettre en cause votre bonne foi. Je retire donc mon amendement.

Les amendements sont retirés.

Article 1^{er} bis (article L. 1241-4 du code des transports et article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités d’avoir recours à la déclaration de projet prévue par l’article L. 300-6 du code de l’urbanisme*

La commission adopte l’amendement rédactionnel CD355 du rapporteur.

Puis elle adopte l’article 1^{er} bis ainsi modifié.

La réunion, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures vingt-cinq.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les articles 2, 2 bis et les amendements portant articles additionnels après ces articles sont réservés. Nous passons donc à l’article 3.

Article 3 : *Création d’un établissement public local remplaçant le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l’agglomération lyonnaise (SYTRAL) : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission examine l’amendement CD2700 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. L’article 3 prévoit la création d’un établissement public local qui associe différents acteurs locaux – notamment la métropole lyonnaise et la région Auvergne-Rhône-Alpes. Toutefois les modalités de cette mise en place ne répondent pas aux attentes des administrés. Cette mesure doit être prise dans une plus grande concertation. C’est le sens de l’amendement déposé par M. Arnaud Viala et plusieurs collègues.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d’État auprès du ministre d’État, ministre de la transition écologique et solidaire. Sans surprise, le Gouvernement n’est pas favorable à cet amendement qui propose de supprimer l’article d’habilitation qui vise à pérenniser le SYTRAL, au motif d’un manque de concertation des parties prenantes.

Au contraire, le Gouvernement, soucieux de la concertation, indispensable à cette transformation, propose de procéder par ordonnance, afin de laisser un an pour mener à bien les consultations nécessaires. Mme Elisabeth Borne a déjà saisi le préfet en lui demandant de prendre l’attache des acteurs concernés pour anticiper la concertation et préparer dans les meilleurs délais et les meilleures conditions cette ordonnance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Jean-Marie Sermier, Mme la secrétaire d'État l'a rappelé, la concertation aura lieu. Cet amendement tient plus de la posture que de la réalité.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En tant que député du Rhône, je m'étonne de cet amendement. Si cela posait vraiment problème, les collègues de votre groupe qui sont députés du Rhône seraient cosignataires de l'amendement. Il n'y a localement aucun souci. Je suis député de la région et connais bien le sujet – aussi bien que les signataires de l'amendement : la concertation a toujours eu lieu et elle a à nouveau lieu.

De surcroît, beaucoup de communautés de communes et d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) situés hors du périmètre du SYTRAL demandent son élargissement afin de bénéficier de ses services, raisonnant ainsi en termes de bassin de mobilité, au-delà de toutes les frontières administratives et politiques, dans le sens de l'intérêt général, et non des intérêts partisans.

M. Jean-Marie Sermier. M. Jean-Luc Fugit indique qu'il connaît le dossier, mais ce n'est pas parce qu'on connaît le dossier qu'on doit avoir le même avis. Ce n'est pas organisé aussi démocratiquement que nous le souhaiterions, puisqu'une ordonnance est prévue. Il nous semble important de mettre les collectivités, les maires, les présidents d'EPCI, le président de la métropole et le président de la région autour de la table pour trouver une solution. Cela ne se fait pas par ordonnance !

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite les amendements de précision juridique CD283 et CD284 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 3 modifié.

Chapitre II

Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité au service de l'intermodalité

Section I

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4 (articles L. 1215-1 [nouveau], L. 1215-2 [nouveau], L. 1231-5 [nouveau], L. 1231-10, L. 1231-11, L. 1241-1 et L. 2121-9-1 du code des transports, articles L. 1111-9, L. 1427-1 [nouveau] et L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales et article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité : rôle de chef de file de la région, contrat opérationnel de mobilité, comité des partenaires, aménagement des gares*

La commission examine l'amendement CD1719 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement porté par notre collègue M. Vincent Descoeur prévoit qu'après le mot « tarification » soient insérés les termes « , sans contrevenir aux services de mobilité réglementé, », dans un objectif de sécurisation juridique du dispositif.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à préciser les contours du chef de filât de la région et l'association des représentants des acteurs professionnels au comité des partenaires. Le Gouvernement souhaite limiter le socle du comité des partenaires aux financeurs – c'est-à-dire aux employeurs, *via* le financement mobilité – et aux représentants des usagers, pour une meilleure prise en compte de leurs besoins. Il souhaite laisser toute liberté aux collectivités pour déterminer la présence des autres acteurs. En outre, nous ne souhaitons pas rentrer dans le détail de la définition du contour du chef de filât de la région. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe aux amendements identiques CD2183 de Mme Valérie Lacroute, CD2588 de Mme Aude Luquet et CD2679 de M. Stéphane Demilly.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2183 vise à intégrer la question des aires de covoiturage dans les contrats opérationnels de mobilité. Il est important que la stratégie de déploiement et d'implantation de ces aires soit pensée à l'échelle régionale et donc abordée dans les contrats opérationnels de mobilité. En effet, les aires de covoiturage se développent progressivement et doivent être intégrées dans la stratégie régionale.

Mme Aude Luquet. Pour compléter les propos de ma collègue Mme Valérie Lacroute, je précise que la coordination de la région permettra un développement plus large et plus uniforme des aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire. Sans cette coopération entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) coordonnée par la région, des disparités pourraient apparaître entre les collectivités les plus volontaires et celles qui le sont moins. C'est l'objet de l'amendement CD2588.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2679 vise à enrichir le contenu des contrats opérationnels de mobilité prévus à l'article 4, en précisant que la stratégie de déploiement et d'implantation des aires de covoiturage est élaborée à l'échelle régionale et qu'elle doit donc faire partie intégrante des débats présidant à l'élaboration de ces contrats.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vos amendements visent à ajouter la réalisation d'aires de covoiturage dans le deuxième item du chef de filât de la région. Vous avez raison, le maillage en aires de covoiturage est un enjeu de coordination à l'échelle des bassins de mobilité – c'est principalement le cas en milieu rural pour assurer le rabattement. C'est pourquoi la rédaction actuelle vise explicitement les aires de mobilité en milieu rural, qui comprennent les aires de covoiturage.

Je vous propose donc de retirer ces amendements, considérant que leur objectif est déjà satisfait par la rédaction actuelle. L'alinéa 9 précise que nous couvrons la création, l'aménagement, le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces aires ou à ces pôles.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande également le retrait car ils sont satisfaits, comme l'a expliqué Mme la secrétaire d'État.

Mme Valérie Lacroute. Je le maintiens, car il est important de le préciser. « Échanges multimodaux », « aires de mobilité » ne signifient pas forcément covoiturage.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD365 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. À l'alinéa 9, je souhaite substituer aux mots « rabattement et de diffusion associé à » les mots « transport vers et à partir de ». Ni la notion de rabattement, ni celle de diffusion de voyageurs ou de marchandises ne sont définies. Il est donc préférable de préciser que la région doit organiser le transport vers les pôles multimodaux, et à partir de ces pôles vers d'autres destinations.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Tout à fait favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD2790 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. M. Vincent Descoeur soutient un amendement visant à ce que les acteurs professionnels de la mobilité soient associés au comité des partenaires.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. J'avais compris que cet amendement visait à préciser le chef de filât de la région, notamment les modalités du système de rabattement et de diffusion que nous avons simplifiées dans l'amendement précédent. Il me semble trop précis et n'apporte pas vraiment de plus-value au regard de l'objectif poursuivi. Je vous demanderai de bien vouloir le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'avais compris la même chose. J'ai donc le même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine les amendements identiques CD1528 de M. Philippe Chalumeau, CD2428 de M. Benoît Simian et CD2587 de Mme Aude Luquet.

Mme Jennifer De Temmerman. Le présent amendement précise le rôle de chef de file de la région en matière de mobilité et institue des contrats opérationnels de mobilité entre autorités organisatrices de la mobilité – AOM –, syndicats mixtes de transport et départements, éventuellement en lien avec des établissements publics de coopération intercommunale – EPCI – et des partenaires extérieurs. Ces contrats sont définis à l'échelle de bassins de mobilité devant couvrir l'ensemble du territoire de la région.

Il ajoute une mission au rôle de chef de file de la région en matière de mobilité, à savoir la définition et la gestion des infrastructures de recharge électrique et de stations d'avitaillement en hydrogène et en GNV/bioGNV. Il prévoit également d'ajouter cette mission comme l'une des actions communes des AOM définies au travers des contrats opérationnels de mobilité.

Mme Frédérique Lardet. L'amendement CD2428 est défendu.

Mme Aude Luquet. Comme nous l'avons dit précédemment, il y a une nécessité de coordination un peu plus large avec la région. Sans cette coordination, nous pourrions voir réapparaître des disparités entre les collectivités les plus volontaires et celles qui le seraient moins avec pour conséquence une offre très réduite des stations d'avitaillement.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avec Mme Elisabeth Borne, nous partageons votre objectif de mettre en œuvre un maillage du territoire en matière d'infrastructures de recharge électrique et de stations d'avitaillement. Néanmoins, il ne me semble pas nécessaire d'y consacrer un item spécifique au sein du chef de filât dont la vocation est de s'intéresser aux différentes formes de mobilité. De plus, il est nécessaire d'associer à de telles démarches, les gestionnaires de voirie pour un déploiement efficient. Le contrat opérationnel de mobilité qui les associe pourra mieux satisfaire à cet enjeu. Retrait sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Cela a vocation à être intégré dans le contrat opérationnel de mobilité. Je suis d'accord avec vous sur l'objectif mais je pense qu'il est plus judicieux de le mettre dans les contrats opérationnels de mobilité.

La commission rejette les amendements.

Puis elle passe à l'amendement CD309 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. C'est donc un amendement pro-vélo.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement est également pro-vélo. Néanmoins, cet amendement vise à donner à la région, en qualité de chef de file de la mobilité, la charge d'organiser la définition d'un schéma régional des véloroutes. Si je partage votre objectif de créer un maillage territorial en matière de voies cyclables, le chef de filât de

la région n'est pas un document de planification et il n'a donc pas vocation à intégrer l'élaboration d'un schéma directeur qui, en plus, n'est pas défini par la loi. Le Gouvernement est pro-vélo mais défavorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Comme précédemment, je dirais que ces sujets trouveront leur place dans les contrats opérationnels, monsieur Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je suis pro-vélo mais convaincu par vos arguments, donc je vais retirer mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD664 de M. Éric Alauzet.

Mme la présidente Barbara Pompili. Étant la seule cosignataire présente, je vais le défendre. La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité. Dans ce cadre, cet amendement propose que la région définisse avec les AOM les axes communs de promotion de mobilité active.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à ajouter au chef de filât, la politique commune de promotion des mobilités actives dont nous avons déjà parlé. Le projet de loi confie à la région l'organisation des modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité en ce qui concerne toutes les formes de mobilité. Elles comprennent, comme vous venez de le voter, les mobilités actives. Quand bien même le développement des mobilités actives est un enjeu fort, il ne paraît pas opportun d'y dédier un item au sein des dispositions du chef de filât, au risque d'appeler à étendre cette liste pour intégrer toutes les autres formes de mobilité. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais le retirer. Nous verrons à lui apporter d'éventuelles précisions pour le représenter en séance.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD2180 de Mme Valérie Lacroute et CD2742 de Mme Monica Michel.

Mme Valérie Lacroute. L'élaboration des cartes de bassins de mobilité va se faire en concertation entre les autorités organisatrices de mobilité, les syndicats mixtes du type de ceux prévus par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) et les départements. Pour donner un caractère vraiment consensuel à ces cartes, l'idée est de faire en sorte qu'elles soient adoptées à une majorité au moins des deux tiers des partenaires associés.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement vise à donner plus de légitimité démocratique à la définition des bassins de mobilité par les régions en introduisant le vote à la majorité des deux tiers des assemblées délibérantes des EPCI concernés.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à soumettre la carte des bassins de mobilité à un vote favorable par une majorité des deux tiers des assemblées délibérantes, à la place de la demande d'avis prévu dans le projet de loi. Le principe des bassins de mobilité est d'établir un périmètre de coordination entre la région et les AOM afin d'avoir un système de mobilité efficace du point de vue de l'utilisateur. L'objectif du Gouvernement est de laisser les collectivités libres de se concerter, et ce, sans imposer de dispositions trop rigides entre la région et les collectivités pour aboutir à un cadre de coopération efficace. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien l'objectif que vous poursuivez mais je trouve que le fait de transformer la concertation en codécision pourrait alourdir le processus et je ne suis pas persuadé que ce soit plus efficace. À défaut d'un retrait, j'émettrai un avis défavorable à ces amendements.

Mme Valérie Lacroute. Cela n'alourdira en rien le processus puisque, de toute façon, l'avis implique aussi une délibération. Mais il serait important d'avoir un vote et non pas seulement un avis. Ce dernier n'a pas le même caractère officiel et l'on y met souvent un peu tout. Il peut être favorable, défavorable ; il peut donner lieu à des réserves. En actant cette cartographie de façon claire, le vote permettrait aux collectivités de lui donner un caractère plus solennel. Je maintiens donc mon amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alourdissement est lié à l'obligation d'obtenir la majorité des deux tiers. Si elle n'est pas obtenue, cela peut bloquer le processus.

Mme Valérie Lacroute. Justement !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Plus on bloque, moins on avance.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle examine les amendements identiques CD1850 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, CD2385 de Mme Frédérique Lardet et CD2743 de Mme Monica Michel.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1850 est défendu.

Mme Frédérique Lardet. Cet amendement a été proposé par l'Assemblée des communautés de France (AdCF). Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité, sauf accord formel de son assemblée délibérante. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il sera pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il sera pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à éviter qu'un EPCI soit découpé entre plusieurs bassins de mobilité, sauf accord de celui-ci. Le Gouvernement n'y est pas favorable parce que le principe des bassins de mobilité est vraiment d'établir un périmètre de coordination entre la région et des AOM, afin d'avoir un système de mobilité efficient du point de vue de l'utilisateur. Nous voulons laisser les collectivités se concerter, sans imposer de discussions trop rigides entre la région et les collectivités, pour aboutir à un cadre de coopération efficace. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Laissons les collectivités s'organiser à ce stade. Vous envisagez le cas d'un EPCI qui pourrait être séparé en plusieurs bassins de mobilité. On pourrait avoir l'autre cas, celui où le bassin de mobilité dépasse l'EPCI. Laissons la concertation se faire entre les collectivités.

Les amendements CD2385 et CD2743 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD1850.

Puis elle passe à l'amendement CD589 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Lardet. Cet amendement est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Demande de retrait ou avis défavorable. Cet amendement vise à préciser que l'action commune des autorités organisatrices de mobilité doit être en accord avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET. Nous partageons bien évidemment le souci de cohérence sous-jacent à cet amendement, mais cet ajout dans la loi n'apparaît pas approprié parce que le chef de filât n'est pas vraiment assimilable à une démarche de planification. Il ne semble donc pas opportun de créer par la loi une articulation entre ces deux démarches.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD378 de M. Vincent Descoeur et CD839 de M. Martial Saddier et l'amendement CD2181 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD378 est un amendement de simplification. Personne ne conteste l'idée de définir le bassin de mobilité mais il se trouve

que certaines régions ont déjà réalisé ce travail. Il faudrait le prendre en compte au moment de la promulgation de la loi. Les régions n'ont pas à financer des cabinets d'études inutilement quand elles ont déjà fait le travail.

M. Martial Saddier. C'est un amendement de bon sens. Il faut éviter de faire deux fois le même travail, comme vient de le dire mon collègue M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement va dans le même sens que les deux précédents. Certaines régions, notamment l'Île-de-France, ont déjà entrepris de définir les bassins de mobilité. Il ne faudrait pas les obliger à relancer cette procédure alors que les bassins de mobilité sont définis. L'amendement prévoit que la procédure doit cependant être mise en œuvre dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi. Cela permet aux collectivités d'avoir un peu de temps pour engager la procédure.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement n'est pas favorable à ces amendements et je vais essayer de vous expliquer pourquoi.

La procédure envisagée est déjà réduite à l'essentiel puisque c'est une procédure de concertation avec les autorités concernées. Lors du débat sur de précédents amendements, nous avons d'ailleurs discuté de l'éventualité d'en faire une procédure plus forte.

Il va sans dire que si une région a déjà défini sa cartographie de bassins de mobilité et a déjà mené une concertation – c'est-à-dire que la concertation existe et que les avis sont rendus –, alors la nouvelle étape ne sera pas nécessaire. En revanche, si une région avait défini ses bassins de mobilité sans concertation, il nous paraît important qu'elle fasse cette concertation sur les bassins de mobilité dans le cadre de la loi.

Le Gouvernement vous propose de retirer ces amendements. Ils sont satisfaits si la concertation a déjà eu lieu, sinon la concertation est nécessaire.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements identiques puis l'amendement CD2181.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD285 du rapporteur.

Puis elle en vient à l'amendement CD3116 rectifié du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le présent amendement vise tout d'abord à élargir le contenu des contrats opérationnels de mobilité à l'ensemble des modalités de l'action commune des autorités organisatrices de mobilité, qui sont listées et pour lesquelles la région est chef de file. Chaque contrat portera ainsi, outre la coordination des services notamment autour des pôles d'échanges multimodaux, sur la dimension d'accompagnement et de capitalisation du savoir-faire, à la fois sur les bonnes pratiques et pour aider à la mise en place de nouveaux services ou infrastructures.

Il vise également à associer de manière obligatoire les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux présents sur le bassin de mobilité, qui sont des partenaires incontournables pour améliorer concrètement le fonctionnement des nœuds de connexion entre les services de mobilité.

Il insiste enfin sur la nécessaire articulation entre services et infrastructures, afin d'organiser ensemble les conditions favorables au développement des mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis très favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Merci, madame la secrétaire d'État, pour cet avis très favorable. Il y aura une mise en cohérence avec certains aspects du titre III dont je suis le rapporteur.

Mme la présidente Barbara Pompili. *A priori*, il est compatible avec le titre III.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD366 du rapporteur, CD841 de M. Martial Saddier et CD2182 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est un amendement de clarification.

M. Martial Saddier. En cas d'adoption, l'amendement du rapporteur risque de faire tomber les suivants et notamment le mien qui relève du même état d'esprit. Il s'agit de faire en sorte que la région puisse associer les partenaires incontournables pour les contrats opérationnels de mobilité : les communes, les intercommunalités, les différents gestionnaires de voirie.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'adoption de l'amendement du rapporteur ferait, en effet, tomber les autres. C'est une nouvelle rédaction de la deuxième phrase de l'alinéa 14 sur laquelle porte aussi l'amendement de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'objectif est d'associer les partenaires, notamment les gestionnaires de voirie. Je ne vais pas donner l'exemple de certains territoires où le gestionnaire de voirie, en l'occurrence la commune, n'est pas associé. On constate parfois des difficultés de mise en œuvre de transports sur une voirie qui n'est pas gérée par l'AOM. Il semble indispensable d'associer tous les partenaires.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis favorable à l'amendement du rapporteur. Je demande le retrait des autres amendements au profit de celui du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande aussi le retrait des autres amendements au profit du mien.

Mme Valérie Lacroute. Je trouve que votre amendement n'est très précis, monsieur le rapporteur. Vous écrivez : « Peuvent être partie au contrat les autres établissements publics

de coopération intercommunale ou tout autre partenaire. » Je ne sais pas bien ce que vous entendez par « tout autre partenaire ». Il me semble qu'il faudrait rajouter les gestionnaires de voirie. La rédaction que vous proposez est assez imprécise et je ne suis pas sûre qu'elle nous permette d'aboutir à ce que nous souhaitons.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons écrit « tout autre partenaire » précisément pour ne pas être trop restrictifs. Nous pouvons ainsi inclure tous ceux dont nous considérons qu'ils pourraient être partie au contrat avec les autres EPCI. Nous voulons aussi, encore une fois, respecter le principe de libre administration.

Mme Valérie Lacroute. Je crains que cette rédaction très large permette à certains partenaires de ne pas venir autour de la table. Nous rencontrons actuellement cette difficulté à Paris – il fallait que je cite le cas. Il faut obliger tous les partenaires à se mettre autour de la table. Avec la formulation retenue, si l'un des partenaires n'a pas envie de venir, il ne viendra pas. Or les gestionnaires de voirie doivent absolument être là.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai peine à penser, madame Valérie Lacroute, que les gestionnaires de voirie ne viendraient pas autour de la table. Si je reprends votre amendement, il est de même facture. Que voulez-vous dire par « ou tout autre partenaire » ?

La commission adopte l'amendement CD366.

En conséquence, les amendements CD841 et CD2182 tombent.

La commission est saisie des amendements identiques CD2478 de Mme Valérie Lacroute, CD2669 de Mme Aude Luquet et CD2788 de M. Stéphane Demilly.

Mme Valérie Lacroute. Dans le but de permettre une meilleure couverture de toutes les questions de mobilité par les contrats opérationnels, le présent amendement propose de les enrichir de quelques dispositions. La gestion des gares de voyageurs, notamment, doit être traitée dans le cadre des contrats opérationnels. Nous précisons la composition du tour de table.

Mme Aude Luquet. Il s'agit effectivement d'enrichir les prérogatives de la région en y associant les gestionnaires de gares, de manière à renforcer la concertation.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement vise à enrichir le contenu des contrats opérationnels de mobilité, prévus à l'article 4, en précisant que la gestion des gares de voyageurs doit être traitée dans ce cadre.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements sont satisfaits : l'amendement du rapporteur, qui prévoit d'intégrer tout autre partenaire, permet de couvrir le cas particulier des gestionnaires de gares. Ces derniers sont des acteurs importants mais il ne me semble pas nécessaire de les mentionner en particulier dans cette énumération. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD2669 est retiré.

Les amendements CD2478 et CD2788 sont rejetés.

Mme la présidente Barbara Pompili. Avant de poursuivre, nous allons remercier Mme la secrétaire d'État pour sa participation à nos travaux et accueillir Mme la ministre des transports.

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD840 de M. Martial Saddier, qui fait l'objet du sous-amendement CD3211 de M. Damien Pichereau, l'amendement CD2745 de Mme Monica Michel et les amendements identiques CD1745 de Mme Florence Lasserre-David, CD2184 de Mme Valérie Lacroute et CD2382 de M. Stéphane Demilly.

M. Martial Saddier. C'est un amendement de souplesse. Nous pensons qu'il faut laisser la latitude la plus large possible en ce qui concerne le contenu du contrat opérationnel de mobilité conclu entre les différents partenaires. Nous proposons aussi de mettre une sorte de clause de revoyure à mi-parcours pour que l'on puisse faire un état des lieux du déroulé de ce contrat opérationnel de mobilité. Nous ne voulons pas d'un cadre national trop rigide. Les contrats de mobilité peuvent être très différents d'un territoire à l'autre.

M. Damien Pichereau. Si nous partageons l'objectif de cet amendement qui va dans le bon sens en offrant plus de flexibilité, nous proposons de conserver le bilan annuel, présenté aux comités des partenaires, prévu initialement dans le projet de loi. Il s'ajouterait à l'évaluation à mi-parcours.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité, le bilan annuel obligatoire présente une certaine lourdeur pour les régions. Il est donc proposé de le supprimer et de le remplacer par une évaluation à mi-parcours, en fixant une durée de six ans pour le contrat, avec modalités de révision.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement concerne les régions qui signeront des contrats opérationnels de mobilité. Elles se trouveront dans l'obligation de réaliser un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats. Or ce caractère annuel ne nous semble pas réaliste. Il nous semble préférable de revenir à une évaluation au bout de trois ans, comme prévu par l'article 4 du projet de loi.

Mme Valérie Lacroute. Je suis totalement d'accord avec mes collègues. Je pense qu'il faut laisser un peu de souplesse. Il me semble plus judicieux de prévoir une évaluation à mi-parcours de contrats d'une durée de six ans. Le bilan annuel alourdit alors qu'il n'y a pas forcément des évolutions importantes tous les ans. Si c'est pour présenter la même chose que l'année précédente, par facilité, il vaut mieux en rester à trois ans.

M. Stéphane Demilly. Dans un souci de simplification, je propose aussi de supprimer la référence à la notion de bilan annuel. Certaines régions, en raison de leur taille, pourraient être signataires de plus d'une dizaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation de faire un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités.

Mon amendement précise que les contrats opérationnels sont en vigueur pour une durée de six ans, ce qui coïncide avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires. L'évaluation au bout de trois ans, prévue par l'alinéa 17, sera ainsi une évaluation du contrat à mi-parcours, pouvant mener à une révision du document si les résultats l'exigent.

L'évaluation à mi-parcours est bien suffisante. On passe parfois plus de temps à faire des bilans qu'à être réellement dans l'action.

Mme la présidente Barbara Pompili. Précisons que si l'amendement CD840 sous-amendé est adopté, il fera tomber tous les amendements suivants jusqu'à l'amendement CD1077 inclus. Madame la ministre, vous avez la parole pour donner l'avis du Gouvernement sur ces amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je suis favorable à tout ce qui peut permettre de donner de la souplesse aux collectivités, notamment pour apprécier la durée des contrats qui peut être, de façon pertinente, différente selon les territoires.

En revanche, il est utile de prévoir un bilan annuel, sachant qu'il n'y a rien de prescriptif sur la nature du bilan. Cela me semble une bonne idée de rendre compte, par exemple, d'enjeux de qualité de service, du bon fonctionnement des mécanismes de coopération qui ont pu être mis en place. Nous constatons l'existence d'une très forte demande de transparence, d'évaluation des politiques. Le bilan annuel va dans ce sens.

Je suis favorable à l'amendement CD840 sous-amendé, et défavorable à tous les amendements qui tendent à supprimer le bilan annuel.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien votre problématique par rapport au bilan. C'est presque de la sémantique : en fait, vous avez peur que le bilan soit un document de je ne sais combien de pages, faisant le point, étape par étape, de tout ce qui a été fait. Ce n'est pas du tout ce que nous avons à l'esprit. Nous voyons plutôt le bilan comme une espèce de compte rendu sur les points qui ont progressé et sur ceux qui restent à améliorer, sans entrer dans les détails. En revanche, l'évaluation effectuée au bout de trois ans doit être vraiment détaillée. Comme la ministre, je suis favorable à l'amendement CD840 sous-amendé, et défavorable aux autres.

M. Martial Saddier. Merci, madame la ministre et monsieur le rapporteur, d'avoir émis un avis favorable à mon amendement. En ce qui concerne le sous-amendement qui prévoit un bilan annuel, je pense que vous avez compris notre crainte et les précautions d'usage. Nos propos feront foi mais il faudra aussi une sorte de circulaire relative au contrôle de légalité sur le plan local. Dans cette salle, personne ne remet en cause la bonne volonté. Néanmoins, il ne faudrait pas que, dans deux ans, une préfecture demande un pavé de cinquante pages aux régions pour un contrôle de légalité. C'est quand même un peu comme cela que les choses dérivent au fil du temps. Je ne vais pas m'opposer au sous-amendement si cela permet de faire passer mon amendement, mais sachez que nous redoutons tous une dérive potentielle concernant les exigences sur le contenu de ces délibérations chaque année. Une solution serait peut-être de prévoir plutôt une information.

M. Stéphane Demilly. Le rapporteur a utilisé le terme de compte rendu qui me semble moins lourd et plus judicieux que celui de bilan.

M. Jean-Marie Sermier. Je constate une dérive assez problématique. Hier soir, lors des débats sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires – ANCT –, nous avons ajouté des dispositions qui vont créer des obligations qui paraissent parfaitement naturelles et auxquelles les uns et les autres sont évidemment favorables. Hier soir, c'était sur le débat participatif. On a toujours supposé que les élus étaient capables d'organiser des consultations pour tel ou tel projet.

Ici, nous faisons la même chose. Dans les collectivités, on trouve des personnes très compétentes. Dans une démocratie, il y a une majorité et une opposition qui n'est pas là pour jouer les pots de fleurs. L'opposition porte la contradiction, demande des comptes à la majorité. Des bilans sont faits, des propositions sont mises sur la table, des rapports annuels peuvent être proposés. Cela se fait naturellement dans toutes les structures démocratiques. L'ajout de cette obligation part sans doute d'une bonne intention mais il va fragiliser toutes les décisions des collectivités. Ces décisions pourront faire l'objet de recours par les préfets dans le cadre du contrôle de légalité ou par des opposants qui ne sont pas élus. Nous sommes dans une République où de plus en plus de gens sont capables d'aller porter le fer, y compris au tribunal administratif, pour embêter la collectivité. Il ne s'agit même pas de faire des propositions. C'est vraiment dommage. Il faut y faire attention. Vous dites tous qu'il faut arrêter d'accumuler les normes, et de sur-transposer quand il s'agit de l'Union européenne. Ici, on s'oblige à des choses que tout le monde fait déjà naturellement.

Mme Sandra Marsaud. Je voudrais en profiter pour parler de l'amendement CD2145, proposé par M. Lionel Causse, et qui risque de tomber. Cet amendement vise à remplacer les comités des partenaires par des observatoires des mobilités avec une composition et des missions plus larges. On a pu voir de tels observatoires dans d'autres domaines comme le logement. Ils ont un vrai rôle de concertation et sont chargés de missions beaucoup plus fines, précises et opérationnelles. L'amendement propose de créer des observatoires régionaux et un observatoire national des mobilités dans le but de recueillir et de coordonner l'ensemble des données collectées.

M. Damien Pichereau. Tel qu'envisagé, le bilan n'est pas un pavé obéissant à des normes. L'idée est de réunir les personnes autour de la table tous les ans, comme cela se fait souvent dans le cadre d'un contrat qui nécessite des discussions régulières. Nous devons écrire dans le marbre qu'un bilan est effectué tous les ans, pour faire avancer ensemble ce contrat opérationnel de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis extrêmement sensible à vos craintes de contraintes administratives excessives. Ce n'est évidemment pas le sens de ce que nous souhaitons faire. Vous aurez noté que je donne des avis défavorables à chaque fois qu'il s'agit de compliquer la vie des collectivités ou d'enfermer leur action dans des cadres trop stricts.

Néanmoins, je pense qu'il faut aussi que nous prenions en compte la demande de démocratie participative, de transparence. L'esprit de ce bilan est bien celui qui vient d'être décrit par M. Damien Pichereau. Le terme de bilan n'est peut-être pas le plus approprié. Je vous propose que, d'ici à la séance, nous réfléchissions au terme qui serait le plus adapté. Il s'agit de revenir devant le comité des partenaires. C'est très important. Il ne s'agit pas seulement des délibérations, que vous mentionnez, au sein des assemblées des différentes collectivités. Continuons à travailler d'ici à la séance pour nous assurer que nous ne donnons pas prise à des démarches contentieuses ou à une mauvaise interprétation.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'aimerais dire un mot de l'amendement de M. Lionel Causse qui va tomber si nous adoptons l'amendement CD840 sous-amendé. Il propose de remplacer « comités des partenaires » par « observatoires des mobilités ». Or un observatoire recueille et diffuse des informations. Le comité des partenaires, lui, est une instance de dialogue et de concertation. Ce n'est pas la même chose. De toute façon, mon avis aurait été défavorable.

La commission adopte le sous-amendement CD3211.

Puis elle adopte l'amendement CD840 sous-amendé.

En conséquence, les amendements CD2745, CD1745, CD2184, CD2382 tombent, de même que les amendements CD2145 de M. Lionel Causse, CD1076 de la commission des lois, CD2780 de Mme Valérie Lacroute et CD1077 de la commission des lois.

La commission est saisie de l'amendement CD2781 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement ajoute la possibilité d'une révision du contrat à tout moment lorsque l'ensemble des signataires du contrat considèrent qu'une telle révision est nécessaire, sans attendre le délai de trois ans. Cet ajout apporte de la souplesse dans la mise en place du contrat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En fait, je crois que l'amendement que nous venons d'adopter satisfait celui-ci, puisqu'il prévoit que les partenaires du contrat définissent eux-mêmes les modalités de révision. Nous sommes tous attachés à ce principe de souplesse.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même constat, même avis.

Mme Valérie Lacroute. À ce stade, je vais le retirer.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2782 de M. Lionel Causse et CD1117 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Sandra Marsaud. Avec plusieurs collègues, j'ai cosigné cet amendement de M. Lionel Causse. Il s'agit, là encore, de proposer la création d'un observatoire des mobilités.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme le rapporteur, je ne suis pas favorable au remplacement du comité des partenaires par un observatoire qui renvoie à quelque chose de beaucoup plus passif.

S'agissant de l'amendement brillamment défendu par M. Matthieu Orphelin, je pense qu'il ne faut pas affaiblir la lisibilité du comité des partenaires en ajoutant tous les participants

qui peuvent y être associés. La présence des entreprises et des usagers est structurante. Je fais confiance, une fois de plus, aux collectivités pour associer l'ensemble des acteurs concernés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement présenté par Mme Sandra Marsaud pour des raisons que j'ai déjà données. Même avis pour l'amendement de M. Matthieu Orphelin : ces participants peuvent intégrer le comité des partenaires sans qu'il soit besoin de le préciser dans la loi.

Les amendements sont successivement retirés.

La commission examine ensuite l'amendement CD2146 de M. Lionel Causse.

Mme Sandra Marsaud. L'amendement CD2146 vise à compléter la composition des comités des partenaires en y intégrant les élus locaux concernés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je crois qu'il faut laisser aux AOM la latitude de définir les participants au-delà de ce qui est indiqué dans le projet de loi, à savoir des représentants des employeurs et des usagers. Je vous propose de retirer cet amendement, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le projet de loi indique que la liste est *a minima* afin de laisser toute latitude aux AOM pour ajouter les partenaires qu'elles souhaitent. Tous ceux qu'elles voudront inclure pourront faire partie des comités. Par conséquent, avis défavorable.

L'amendement CD2146 est retiré.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1432 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Nathalie Sarles. La mobilité n'ayant pas de frontières administratives, nous proposons que des représentants de régions limitrophes puissent siéger dans ces comités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Toujours selon la même philosophie, je pense que si la question se pose et qu'il y a une concertation à réaliser avec des autorités organisatrices de territoires limitrophes, on peut faire confiance aux élus pour trouver des instances qui permettront d'échanger.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Faisons confiance aux élus locaux.

Mme Nathalie Sarles. Comme on est dans la même veine que précédemment, je vais également retirer cet amendement.

L'amendement CD1432 est retiré.

L'amendement CD2746 de Mme Monica Michel est ensuite retiré.

Puis la commission en vient à l'amendement CD2147 de M. Lionel Causse.

Mme Sandra Marsaud. Cet amendement vise à élargir les missions des comités des partenaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On rejoint un peu les amendements relatifs au rôle d'observatoire des comités. Ces derniers pourront réaliser d'autres missions que celles mentionnées par le projet de loi, selon les contextes locaux, mais il est important de bien montrer qu'il s'agit d'abord d'instances de dialogue entre les acteurs et il convient donc de ne pas alourdir les missions obligatoires. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Sans surprise, je demande aussi le retrait de cet amendement. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement CD2147 est retiré.

*Puis, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD286, CD1347 et CD287 du rapporteur.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2791 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de précision prévoit explicitement que des représentants des acteurs professionnels de la mobilité, définis par voie réglementaire, seront associés au comité des partenaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans un même esprit de confiance envers les collectivités territoriales, qui sauront compléter le comité des partenaires, si besoin, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position : je demande le retrait de l'amendement ou, à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne peux pas le retirer. À certains moments, vous faites confiance aux élus et à d'autres, quand il s'agit de charger la barque, c'est moins vrai. On va voir qui leur fait vraiment confiance à travers le vote.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Puis, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD288 et CD367 du rapporteur.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD686 de M. Gérard Menuel et CD208 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD686 vise à permettre – et à organiser – les meilleurs échanges possibles avec l'ensemble des membres du comité des partenaires. Sans rien imposer, nous donnerons aux départements, à leur demande, et aux AOM la possibilité d'intégrer le comité des partenaires.

M. Martial Saddier. Compte tenu de leurs compétences en matière d'information, de coordination et de tarification, il est important que les régions et les départements puissent être membres et ainsi participer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements me paraissent satisfaits : le projet de loi permet à l'autorité organisatrice régionale et au département d'être associés. Je vous propose donc de retirer ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position.

Les amendements CD686 et CD208 sont successivement retirés.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD2747 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'amendement CD2747 a pour objet de rétablir les comités de suivi des dessertes ferroviaires, qui permettent l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées et des élus des collectivités territoriales concernées. Je vous propose donc de supprimer l'alinéa 33.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'avais donné un avis défavorable à l'abrogation de ce dispositif, que le Sénat a prévue à cet alinéa. Les comités de suivi des dessertes ont été très fortement demandés dans le cadre du débat sur le nouveau pacte ferroviaire, notamment lors de la concertation que j'avais engagée avec les représentants des collectivités territoriales et des associations d'usagers. Je pense qu'il est très important de ne pas supprimer ces comités qui associent l'ensemble des élus le long d'une ligne ferroviaire. Je suis donc favorable à l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission adopte cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2748 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement de précision a pour objet d'identifier l'interlocuteur pertinent pour les collectivités territoriales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à identifier la future filiale de SNCF Réseau en charge de la gestion des gares comme interlocutrice pertinente des collectivités territoriales pour la question des locaux vacants. C'est, en effet, le gestionnaire des gares qui est affectataire de ces actifs. À partir du 1^{er} janvier 2020, les missions de gestionnaire des gares seront confiées à une société filiale de SNCF Réseau. En revanche, le gestionnaire des gares de voyageurs est aujourd'hui la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités. L'amendement ne couvre donc pas la fin de l'année 2019. Sous cette réserve, je suis favorable au principe de l'amendement. Il me semble important de préciser le mécanisme de discussion entre les collectivités territoriales et le gestionnaire des gares. Je vous propose de retirer cet amendement : je vous présenterai un dispositif plus complet d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. L'idée évoquée par l'amendement est très intéressante, mais il faut la retravailler.

L'amendement CD2748 est retiré.

Puis la commission aborde l'amendement CD1934 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Le projet de loi prévoit de mettre à la disposition des collectivités territoriales des locaux de gares devenus vacants à la suite de leur fermeture. Cela concerne principalement des locaux situés dans des petites villes ou des bourgs ruraux qui disposent de faibles moyens financiers et sont parfois confrontés à des conjonctures économiques particulièrement difficiles au plan local. Si ces communes souhaitent utiliser d'anciennes gares pour aménager et dynamiser leur territoire, il ne faut pas qu'elles soient freinées par des tarifs domaniaux trop élevés. Or il faut reconnaître que la SNCF ne cède jamais ses locaux à des prix très intéressants pour des petites communes. L'amendement prévoit que les mises à disposition pourront avoir lieu à titre gracieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, qui rejoint certaines dispositions figurant d'ores et déjà dans le projet de loi, mais je pense qu'il serait juridiquement compliqué de prévoir une obligation aussi systématique que celle que vous proposez. Je suggère donc de retravailler cet amendement dans la perspective de la séance, en lien avec le dispositif que nous avons évoqué à propos de l'amendement précédent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD1934 est retiré.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1955 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Le texte permettra, je l'ai dit, de mettre des gares fermées à la disposition des collectivités territoriales qui en feront la demande, pour éviter qu'il y ait trop longtemps des friches dans les petites communes. Un délai de réponse est prévu mais il n'y a aucun dispositif en cas d'absence de réponse aux demandes. Afin d'accélérer leur traitement et de ne pas pénaliser les projets des petites collectivités, il est nécessaire d'adopter des sanctions en cas de non-réponse. Tel est l'objet de l'amendement CD1955.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, qui peut refléter une certaine dégradation des relations avec le gestionnaire des gares dans certains territoires, mais je voudrais souligner que le représentant de l'État sera partie au dispositif. Je pense que c'est à lui qu'il appartiendra de veiller au respect de la procédure et à son bon déroulement. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande également son retrait.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 4 modifié.

Article 2 (articles L. 2333-64, L. 2333-65, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-73, L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-5, L. 2531-6, L. 2531-9, L. 5214-23, L. 5215-32, L. 5216-8, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale et articles L. 1221-13 et L. 1231-12 du code des transports) : *Versement destiné au financement des services de mobilité (précédemment réservé)*

La commission examine l'amendement CD662 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Dans sa rédaction actuelle, le projet de loi élargit considérablement l'utilisation du « versement transport » qui deviendra un « versement mobilité ». Celui-ci ne sera plus cantonné au financement des transports en commun mais pourra être utilisé pour l'ensemble des « services de mobilité ». Étant donné le potentiel écologique et sanitaire des mobilités actives, notre amendement vise à ce qu'elles soient explicitement intégrées dans le champ des services de mobilité financés dans ce cadre. La rédaction actuelle de l'article 2 ne l'exclut pas clairement, mais une précision nous paraît nécessaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage totalement le souhait que les collectivités territoriales et les autorités organisatrices interviennent bien dans l'ensemble du champ des mobilités et pas seulement en ce qui concerne les transports en commun. Je pense néanmoins que votre préoccupation est satisfaite : le versement transport va être remplacé par un versement mobilité au sein du code général des collectivités territoriales. Ce dispositif servira au financement des services de mobilité, ce qui inclut les mobilités actives. Afin de ne pas créer un *a contrario* qui conduirait à comprendre que la notion de services de mobilité n'est pas incluse dès lors que l'on n'ajoute pas « et des mobilités actives », je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD662 est retiré.

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1346 du rapporteur, CD2174 de Mme Valérie Lacroute et CD2584 de Mme Aude Luquet, ainsi que les amendements identiques CD1123 de M. Matthieu Orphelin, CD2107 de Mme Barbara Pompili et CD2740 rectifié de Mme Monica Michel.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon amendement CD1346 tend à supprimer les alinéas 5 et 6 de l'article 2, ainsi que les alinéas 41 et 42 en conséquence. Le Sénat a prévu une exonération du versement transport pour les employeurs ayant conclu un accord de télétravail, à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance par les employés concernés, ce qui me paraît excessivement compliqué à mettre en œuvre : le calcul serait une vraie calamité. Je vous propose donc de supprimer cette disposition.

Mme Valérie Lacroute. Au-delà de la complexité du calcul, cette disposition ouvrirait surtout la porte à toutes sortes d'exonérations. Il en existe déjà pour les entreprises qui mettent en place le transport de leurs salariés ou qui leur offrent la possibilité de se loger à proximité du lieu de travail. Ajouter encore une exonération serait très dangereux. D'où notre amendement CD2174.

Mme Aude Luquet. J'ai bien compris que l'exonération prévue a pour but d'encourager le télétravail. Il y a un certain nombre d'éléments qui confirment que cela augmente la productivité, fait baisser l'absentéisme et réduit l'utilisation des surfaces immobilières. Néanmoins, on peut se demander si cette exonération est le bon outil pour un certain nombre d'entreprises. Comme l'a dit le rapporteur, cela peut produire des effets négatifs. Par ailleurs, cela affecterait directement le financement des services de mobilité. C'est pourquoi l'amendement CD2584 tend à supprimer l'exonération adoptée par le Sénat.

M. Matthieu Orphelin. Par l'amendement CD1123, nous voulons également supprimer l'exonération du versement mobilité en contrepartie du télétravail qui a été décidée par le Sénat. Il faut au contraire sanctuariser le versement mobilité.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2107 dont je suis la première signataire va dans le même sens. Il ne faut pas non plus oublier que le versement mobilité a vocation à financer la mobilité de tous, et pas seulement celle des salariés des contributeurs. Par ailleurs, ce n'est pas parce que des personnes sont en télétravail qu'elles n'ont pas besoin de se déplacer, ne serait-ce que pour se rendre dans des centres de *coworking*.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'amendement CD2740 rectifié tend également à supprimer cette disposition. Il n'est pas souhaitable d'ouvrir une brèche supplémentaire en ce qui concerne le versement mobilité.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de ces amendements ferait tomber les amendements CD2493, CD591 et CD2132.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien l'esprit des dispositions adoptées au Sénat, malgré l'avis défavorable du Gouvernement, pour encourager le télétravail. Néanmoins, comme cela a été dit, cela conduirait à un dispositif extrêmement complexe qui compliquerait encore les modalités de perception du versement

mobilité – vous savez comment il est perçu par les entreprises –, étant entendu par ailleurs que les opérateurs de transport ne peuvent pas nécessairement adapter au plus juste leurs offres en fonction des décisions de télétravail qui peuvent être prises ou non. Je suis favorable à la suppression de cette mesure par les amendements CD1346, CD2174 et CD2584. Je propose de retirer en leur faveur les autres amendements en discussion, car ils sont moins complets.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis : les amendements CD1123, CD2107 et CD2740 rectifié ne supprimeraient pas les alinéas 41 et 42. C'est pour cette raison qu'ils sont moins complets.

Les amendements CD1123, CD2107 et CD2740 rectifié sont retirés.

Puis la commission adopte les amendements CD1346, CD2174 et CD2584.

En conséquence, les amendements CD2493 de M. Sylvain Maillard, CD591 de Mme Pascale Boyer et CD2132 de M. Alain Perea sont sans objet.

La commission examine ensuite l'amendement CD2172 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous proposons de permettre à la région d'instituer un versement mobilité dès lors qu'elle organise des services de mobilité en lieu et place d'une communauté de communes. C'est une question importante. Il est nécessaire que la région puisse également instaurer cette source de financement dans les conditions que je viens d'indiquer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends la volonté de donner une ressource aux régions, mais je voudrais souligner qu'elles n'ont pas fait cette demande lors de la concertation, très large, qui a été menée au cours des derniers mois. Nous sommes en train de parler de la création de services de mobilité dans quelques territoires où les régions agiraient par substitution, pour des coûts sans rapport avec ceux qu'elles assument dans le domaine de l'organisation des transports ferroviaires, pour laquelle elles ont reçu des dotations, ou au titre des compétences qu'elles ont reprises aux départements. Comme nous devons être vigilants sur les charges nouvelles à l'égard des entreprises et qu'il n'y a pas de demande de la part des régions, je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD2172 est retiré.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1744 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Notre amendement a pour objet de revenir à la rédaction initiale du projet de loi en conditionnant l'instauration du versement mobilité à taux plein à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Il s'agit de s'assurer que le versement mobilité finance en premier lieu ce type de services.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à l'idée de conditionner le versement mobilité à l'organisation d'un service régulier de transport en commun. Cela pose, de façon corrélative, la question de la ressource dont peuvent bénéficier les autorités qui n'organisent pas de tels services, mais nous aurons l'occasion d'évoquer ce point en examinant d'autres amendements. Il faut garder en tête que le versement mobilité est un impôt très compliqué à calculer et qu'il est souhaitable de le cibler sur ce qui était sa vocation jusqu'à présent, c'est-à-dire l'organisation de services réguliers de transport en commun. J'émet donc un avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Elle aborde ensuite l'amendement CD613 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Il est parfois difficile de trouver un accord sur le versement mobilité au sein des collectivités territoriales, ce qui peut empêcher d'utiliser ce dispositif alors qu'il pourrait être mis en place. Afin d'éviter ces situations de blocage, l'amendement CD613 conduirait à appliquer un taux minimal de 0,3 % en cas de désaccord au sein de la collectivité, ce qui permettrait au moins de conduire des expérimentations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je peux comprendre l'esprit de cet amendement, mais je pense qu'il est important que le prélèvement ne soit pas instauré s'il n'y a pas d'accord au sein de la collectivité concernée, et cela après discussion avec le comité des partenaires. Je connais un certain nombre de situations dans lesquelles les entreprises et certains élus des collectivités ne sont pas favorables à un tel versement, et je crois qu'il ne serait pas respectueux des procédures démocratiques et de la concertation que nous souhaitons avec les entreprises et les usagers, en préalable, de « shunter » des étapes dans le cadre d'un dispositif qui s'appliquerait par défaut. Je vous propose donc de retirer cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement empiéterait sur la liberté des collectivités locales. S'il revient au législateur de fixer des plafonds, ce qu'il a fait, il est un peu compliqué d'imposer des taux « planchers ». Or c'est ce que vous tendez à faire. J'émet donc un avis défavorable.

Mme Véronique Riotton. Il y a parfois une difficulté quand les entreprises font pression. Je ne mets pas en cause la vocation du comité des partenaires, mais on voit bien qu'il y a des situations qui empêchent les collectivités territoriales de faire des expérimentations et de se lancer. L'idée est d'adopter un dispositif permettant d'y arriver. Comme j'entends ce que vous avez dit à propos du comité des partenaires, je retire l'amendement, mais je vais continuer à travailler sur ce sujet afin de donner la main aux collectivités. Cela me paraît important.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je crois que je vois quelle situation vous avez en tête, mais ce que vous proposez reviendrait à forcer la délibération de l'assemblée de la collectivité concernée. Il me semble que chacun doit prendre ses responsabilités. Il est certain qu'en instituant un versement mobilité dans le cas auquel vous pensez, on pourrait organiser plus facilement des services, y compris dans des territoires où il

existe des enjeux importants en termes de pollution, mais je pense vraiment qu'il faut laisser la responsabilité aux élus.

L'amendement CD613 est retiré.

La commission aborde ensuite l'amendement CD690 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Par cet amendement, nous demandons que le financement des services de mobilité soit réévalué chaque année et que l'on se base sur l'évolution des exonérations prévues par la législation en vigueur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important d'associer le comité des partenaires et d'avoir ces délibérations au moment d'instituer un versement mobilité et d'en fixer le taux. J'ai défendu tout à l'heure l'idée selon laquelle il faut un bilan ou un compte rendu annuel sur l'organisation des services de mobilité, mais il ne me semble pas qu'il soit nécessaire de redélibérer ou de revoir régulièrement les modalités de financement. Cela se fera si le bilan réalisé fait apparaître des évolutions importantes. Je vous propose de retirer cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD690 est retiré.

Puis la commission examine l'amendement CD2173 rectifié de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement était de cohérence avec le CD2172 que j'ai précédemment retiré.

L'amendement CD2173 rectifié est retiré.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2585 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Dans le ressort territorial d'une AOM, nous proposons que le taux de versement transport (VT) majoré qui est possible grâce à l'organisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) ne soit appliqué que dans les communes bénéficiant directement ou indirectement du TCSP, c'est-à-dire celles de l'aire urbaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Là encore, je vois bien quel cas vous avez en tête. Le principe est qu'il y a une forme de mécanisme de solidarité ou en tout cas un taux unique dans le périmètre de l'autorité organisatrice. Le projet de loi permettra une modulation au sein des syndicats mixtes. Vous souhaitez aller plus loin en créant une possibilité de modulation dans le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Cela répondrait sans doute au cas auquel vous pensez, mais cela pourrait créer des difficultés dans d'autres EPCI. Je vous propose de retirer cet

amendement, mais j'ai bien en tête la situation particulière à laquelle vous songez. Nous pourrions peut-être en reparler d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'émet un avis défavorable.

Mme Florence Lasserre-David. Je vais retirer l'amendement et nous en reparlerons donc.

L'amendement CD2585 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD2800 rectifié de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je ne partage pas tout à fait l'avis de la ministre. Je pense que l'on peut tout à fait imaginer, dans un esprit de solidarité, un taux différencié au sein d'une communauté de communes à laquelle la région s'est substituée. Il y a, dans certains cas, des communes qui bénéficient peu, hélas, de l'installation d'entreprises et il me semble important que l'on puisse éviter de les pénaliser, tout en permettant à d'autres communes dans lesquelles de nombreuses entreprises sont installées de mettre en place une offre de transport plus importante, sans avoir à se limiter à un taux qui serait identique dans toutes les communes et qui ne permettrait pas d'augmenter l'offre de transport. Même si cela va *a contrario* de ce que vous avez pu dire, je rappelle que l'objectif final est d'augmenter l'offre de transport sur l'ensemble du territoire. Certaines communes ne bénéficient pas, malheureusement, de recettes importantes au titre du versement mobilité parce qu'elles ne comptent pas beaucoup d'entreprises. Il me semblerait judicieux, en restant dans un esprit de solidarité, que l'on puisse avoir des taux différenciés selon les communes afin de produire des recettes importantes et d'offrir plus de transports sur l'ensemble du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la préoccupation qui est la vôtre, mais l'amendement tend à permettre à la région d'instituer un versement mobilité lorsqu'elle se substitue à un EPCI, et vous savez quel avis j'ai émis tout à l'heure sur ce point. Les régions n'ont pas demandé à avoir la possibilité de percevoir un versement mobilité dans ce cas et je pense que nous devons tous garder en tête la nécessité de ne pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises. Je suis donc défavorable à cet amendement, que je vous propose de retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position.

M. Jean-Marie Sermier. Ce n'est pas tout à fait la question, madame la ministre. Il s'agit de permettre à des communes d'avoir un taux différencié dans le cas où la communauté de communes n'a pas fait le choix d'être une autorité organisatrice de la mobilité et où la région se substitue à elle – on peut alors penser que la communauté de communes n'a pas mis en place un certain nombre de services.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement prévoit que « la région institue un taux unique sur l'ensemble du ressort territorial de la communauté de communes à laquelle elle s'est substituée » : je comprends qu'il s'agit bien de permettre à la région d'instituer un versement mobilité dans le périmètre des EPCI en cas de substitution.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2835 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaud. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme il s'agirait de nouveau de permettre aux régions, qui ne le demandent pas, d'instituer une fiscalité sur les entreprises, je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD2835 est retiré.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du jeudi 16 mai 2019 à 9 h 30

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Valérie Beauvais, Mme Pascale Boyer, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, Mme Sandrine Le Feur, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, M. Guy Bricout, M. Jacques Krabal

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Noël Barrot, M. Anthony Cellier, M. Fabien Di Filippo, Mme Frédérique Lardet, M. Sylvain Maillard, Mme Monica Michel, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Guillaume Vuilletet