

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      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 14 heures 30

Compte rendu n° 54

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.

Ce matin, nous avons commencé l'examen de l'article 2.

**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 (suite)*

*La commission est saisie de l'amendement CD2515 de Mme Florence Lasserre-David.*

**Mme Florence Lasserre-David.** Lorsque le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comprend une ou plusieurs communes classées touristiques, l'autorité organisatrice peut choisir de majorer le taux du versement mobilité (VM) de 0,2 % sur l'ensemble de son territoire. Cet amendement vise à ce que, sur un même ressort territorial, une distinction puisse s'appliquer sur le versement transport en fonction du classement ou non de la commune en commune touristique. Les communes non touristiques pourraient ne pas se voir appliquer ces 0,2 % supplémentaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** C'est le même esprit que l'amendement dont nous avons discuté ce matin : permettre des modulations au sein d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Vous pointez à juste titre qu'il est possible que des majorations se cumulent, en l'occurrence une majoration pour bus à haut niveau de service (BHNS) à 0,3 % et une majoration à 0,2 % pour communes touristiques. La philosophie du texte est d'avoir des taux uniformes sur un EPCI, étant entendu que nous sommes dans une logique non de redevance, mais de taxe. Je comprends votre préoccupation ; néanmoins, je ne peux pas, pour les raisons exposées ce matin, donner un avis favorable à votre amendement. Retrait ou à défaut défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, en cohérence avec ce que nous avons dit ce matin.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD2196 de Mme Émilie Bonnivard.*

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est un amendement très intéressant présenté par Mme Émilie Bonnivard. Je vous renvoie à son exposé sommaire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est satisfait. Je vous propose de le retirer.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Jean-Marie Sermier.** Dans la mesure où l'exposé sommaire correspond à la loi, il n'y a pas lieu de le maintenir...

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de deux amendements identiques CD1657 de M. Emmanuel Maquet et CD1740 de Mme Florence Lasserre-David.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD1657 de notre collègue M. Emmanuel Maquet vise à supprimer l'instauration d'un versement mobilité au taux de 0,3 %, dans 136 EPCI.

**Mme Florence Lasserre-David.** Mon amendement CD1740 vise également à supprimer les alinéas 15 et 16 de l'article 2 qui prévoient que les communautés de communes qui n'organisent pas de service régulier de transport public de personnes puissent instaurer un versement mobilité à 0,3 %.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces deux amendements sont cohérents avec l'amendement CD1396 examiné ce matin, qui correspond à la logique souhaitée par le Gouvernement de réserver le versement mobilité aux autorités organisatrices qui organisent des services de transport réguliers. Recourir à un impôt aussi complexe avec un taux très bas, c'est finalement se donner beaucoup de mal pour un rendement relativement faible. La question se pose néanmoins de la ressource dont peuvent bénéficier les autorités organisatrices qui n'organisent pas de transports réguliers si cet amendement est voté. Je veux vous assurer de l'engagement du Gouvernement pour qu'une ressource soit apportée pour cette situation : nous sommes en train d'examiner les différentes options possibles, mais tout cela est lié aux réflexions en cours sur la réforme de la fiscalité locale à la suite de la suppression de la taxe d'habitation. Entre autres orientations envisagées à ce stade, la possibilité pourrait être donnée aux élus de disposer de marges de manœuvre complémentaires sur la cotisation foncière des entreprises (CFE). L'objectif du Gouvernement est d'intégrer les dispositions qui seront retenues après concertation dans le prochain projet de loi de finances. J'émetts un avis favorable sur ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, à cela près que nous devons avoir en séance des précisions sur la façon dont pourront être financées ces AOM. Il faut entrer dans le dur. J'entends bien que la loi de finances arrive, qu'il y a en préparation une réforme de la fiscalité locale, mais nous voulons en savoir un peu plus.

**Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.** Madame la ministre, vous avez en partie répondu aux questions que je me posais. Dans le Tarn, le Carmausin et le Cordais, territoires reculés où le chômage est élevé et où la problématique des transports est majeure dans l'accès à l'emploi, les intercommunalités n'ont pas la compétence transports ; elles voudraient la prendre mais n'en ont pas les moyens, surtout si on les contraint à mettre en place un service de transports publics qui ne sera jamais rentable. Dans ces territoires, il faut trouver des solutions innovantes. Une commune est par exemple en train de mettre en place un service

communal de covoiturage. Leur crainte, si elles ne peuvent se saisir de cette opportunité à travers cette future loi, est de voir la région rester maître d'œuvre en matière de transport, ce qui est déjà compliqué : l'Occitanie est très vaste. Ces territoires sont en attente et cela risque de créer des frustrations, alors que je suis sûre qu'il peut exister des alternatives. Avez-vous réfléchi à des pistes pour répondre à cette demande ?

**Mme Laurianne Rossi.** Je suis cosignataire d'amendement CD663 de notre collègue M. Éric Alauzet qui propose un dispositif similaire et qui tombera si ces amendements sont adoptés. Il me semble particulièrement important d'introduire un nouveau critère de majoration du versement pour les autorités organisatrices de la mobilité qui s'engagent sur des mesures favorables aux mobilités partagées telles que des plateformes de covoiturage, là où elles ne peuvent assurer des services de transport réguliers de personnes. Deux garde-fous sont toutefois à prévoir : ce critère de majoration ne sera introduit que si l'AOM n'organise pas ces services de transport régulier de personnes, et avec un taux ne pouvant excéder 0,3 %. Cela va dans le bon sens pour les zones rurales peu denses, qui ont besoin de solutions rapidement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vous confirme que le Gouvernement est bien conscient qu'en face de ces compétences simplifiées, il est nécessaire que les collectivités puissent avoir les ressources nécessaires. Il y a aussi une réflexion plus globale sur la fiscalité locale et il faut articuler les deux, mais l'engagement du Gouvernement est clair sur ce point.

*La commission adopte ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD663 de M. Éric Alauzet, CD2171 de Mme Valérie Lacroute et CD280 du rapporteur tombent.*

*La commission examine les amendements identiques CD2175 de Mme Valérie Lacroute et CD2586 de Mme Florence Lasserre-David.*

**Mme Valérie Lacroute.** Il convient de permettre aux AOM d'avoir une plus grande visibilité sur le versement mobilité. La confidentialité, que l'on peut comprendre, pose tout de même régulièrement des problèmes aux AOM. Celles-ci sont par ailleurs souvent obligées de se tourner vers les organismes de recouvrement pour faire le point sur des rétractations ou exonérations. L'objectif de mon amendement CD2175 est d'assurer une meilleure transparence entre les AOM et les organismes de recouvrement et de leur faciliter le travail. Les informations échangées entre ces deux partenaires resteront bien entendu confidentielles.

**Mme Florence Lasserre-David.** L'amendement CD2586 a pour objectif d'améliorer le suivi par le partage du secret professionnel entre AOM et organismes de recouvrement, afin de permettre un échange d'informations plus exhaustif ainsi que des actions de fiabilisation des bases de VM.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends très bien l'esprit qui anime ces amendements ; c'est une préoccupation légitime et récurrente des autorités organisatrices, qui ont du mal à avoir de la visibilité sur les ressources dont elles pourront bénéficier, avec également, comme vous le mentionnez, madame Valérie Lacroute, des aléas, des évolutions qui ne sont pas toujours très compréhensibles. Des échanges sont en

cours entre l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), la direction de la sécurité sociale, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et mes services pour voir précisément comment répondre à ces questions, afin d'aboutir, le cas échéant, à des évolutions législatives dans la perspective du prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS). J'espère pouvoir vous donner des éléments sur les avancées de ces discussions d'ici à la séance. Dans l'attente, je vous propose le retrait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, mais j'insiste à nouveau : il faut vraiment, madame la ministre, que l'on aboutisse à quelque chose qui donne un peu de prévisibilité aux AOM – d'autant qu'en passant des AOT aux AOM, il y a plus de choses à financer.

*L'amendement CD2586 est retiré.*

**Mme Valérie Lacroute.** Je maintiens mon amendement ; cela me donnera l'occasion de vous reposer la question en séance.

*La commission rejette l'amendement CD2175.*

*Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD450 du rapporteur.*

*Puis elle examine l'amendement CD2176 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** C'est le même amendement que précédemment, mais limité au cas d'Île-de-France Mobilités.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Même avis que précédemment.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Ensuite de quoi, elle adopte successivement l'amendement de coordination CD278 et les amendements rédactionnels CD360 et CD363 du rapporteur.*

*La commission est saisie de l'amendement CD2235 rectifié de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** La loi doit permettre une meilleure organisation des transports et de l'intermodalité. À ce titre, la région, les départements, les métropoles et les EPCI doivent pouvoir se réunir localement pour ne former qu'une seule et unique AOM, selon des modalités et un degré d'intégration propres à chaque contexte local. Les modes de financement de ces compétences doivent en conséquence être adaptés à cette forme de coopération renouvelée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement conduirait à lever le taux plafond dans le périmètre d'un syndicat mixte « SRU ». Je ne comprends pas bien la motivation qui vous pousse à vouloir donner plus de ressources aux syndicats mixtes « SRU » au moment où nous voulons au contraire organiser les mobilités au plus près des territoires et donc à l'échelle intercommunale. Les syndicats mixtes « SRU » n'ont qu'un rôle de coordination par rapport à d'autres syndicats mixtes ; la région, dont le rôle de chef de file est réaffirmé, remplira cette fonction de coordination sur l'information multimodale, la billettique multimodale jusqu'à présent dévolue au syndicat mixte « SRU ». En tout état de cause, je ne vois pas pourquoi nous devrions renforcer les ressources de ces structures, ce qui créerait par ailleurs des charges supplémentaires pour nos entreprises. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1431 de M. Jean-François Cesarini.*

**Mme Danielle Brulebois.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement propose de donner une possibilité supplémentaire de différencier le taux au sein d'un syndicat mixte, non seulement, comme c'est prévu, en fonction de la densité et du potentiel fiscal, mais en y ajoutant un critère de distance à la ville-centre qui me paraît flou. Les critères prévus à ce stade rendent bien compte des différences qui peuvent exister au sein d'un EPCI. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD2741 de Mme Monica Michel et les amendements identiques CD2236 de Mme Valérie Rabault et CD2566 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier.*

**Mme Monica Michel.** La modulation du taux du versement mobilité au sein des syndicats mixtes « SRU » est essentielle au regard de leur extension aux échelles régionales et de l'hétérogénéité des aires urbaines qui les composent. Il apparaît toutefois nécessaire de prendre également en compte la nature et l'avancement des projets de services portés directement par les syndicats mixtes, au sens de l'article L. 1231-10 du code des transports, comme critère complémentaire de modulation. C'est ce que propose l'amendement CD2741.

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement CD2236 est défendu.

**M. Stéphane Demilly.** L'amendement CD2566 également.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements iraient dans un sens qui n'est pas conforme à l'esprit des syndicats mixtes « SRU », qui ont pour

vocation la coordination des services, l'information multimodale et la coordination en termes de billettique. Le versement additionnel qu'ils perçoivent n'a pas vocation à financer des services de transport, l'organisation de services de ce type par les syndicats mixtes « SRU » étant conditionnée à une délégation de la part des collectivités membres. On s'éloignerait de l'esprit de ces structures si l'on devait aller dans le sens proposé. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Le versement mobilité est un impôt et non une redevance liée à tel ou tel service.

*L'amendement CD2741 est retiré.*

*La commission rejette les amendements CD2236 et CD2566.*

*Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD364 du rapporteur.*

*Puis elle examine l'amendement CD646 de M. Gérard Manuel.*

**M. Gérard Manuel.** Cet amendement ne vise pas à interdire par exemple la minoration du versement mobilité additionnel pour les entreprises des territoires les plus en difficulté, mais on ne saurait en aucun cas s'en servir de prétexte pour réduire ou supprimer l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient. C'est plus un amendement d'alerte, un amendement anti-opportunité, anti-prétexte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme vient de le rappeler M. le rapporteur, le versement n'est pas une redevance mais une taxe. Il n'y a donc pas lieu de faire le lien entre le montant prélevé à un endroit et le service rendu à cet endroit, étant entendu que les habitants bénéficient de toute façon des services qui peuvent être organisés dans d'autres communes. Votre amendement crée plutôt une confusion sur la nature même du versement transport. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD2169 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Les syndicats mixtes peuvent lever le versement destiné au financement des services de mobilité, dès lors qu'ils sont compétents pour l'organisation de la mobilité. Cependant, la rédaction actuelle ne vise que les « syndicats mixtes composés exclusivement ou conjointement de communes, de départements ou d'établissements publics de coopération intercommunale », ce qui exclut les syndicats mixtes également composés de régions. L'objet de mon amendement est d'intégrer les régions dans la rédaction et de permettre aux syndicats mixtes composés de régions de lever le versement mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable. Cet amendement corrige un oubli de la loi NOTRe qui n'a pas tiré la conséquence des nouvelles responsabilités confiées aux régions.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis favorable, pour les mêmes raisons.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD53 de Mme Annie Genevard.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Il s'agit de garantir que la réduction du taux du versement mobilité n'impactera pas l'offre, notamment dans les territoires peu denses. Il est important que la modulation possible n'ait pas de conséquences sur l'offre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est le même esprit que ce que nous avons vu précédemment sur les syndicats mixtes « SRU » : je répète que le versement mobilité est un impôt et non une redevance, et n'a donc pas à être corrélé avec le niveau de service territoire par territoire. Là encore, il faut faire confiance aux collectivités : c'est bien au sein du syndicat mixte que seront discutées, dans le dialogue local, à la fois l'offre de mobilité et la participation de chacun des territoires au financement de cette offre, en tenant compte de la capacité contributive des différents territoires. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Jean-Marie Sermier.** Au vu de ces explications, je retire l'amendement. Il sera probablement présenté de nouveau en séance pour les réentendre...

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD2170 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit de donner aux syndicats mixtes « SRU » la possibilité d'instaurer le versement mobilité dans la mesure où ils organisent effectivement des services réguliers de transport, ce que la plupart du temps ils ne font pas.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** On finit par créer de la confusion entre les différents dispositifs : nous avons à la fois des syndicats mixtes qui peuvent se constituer pour coordonner mais aussi organiser des services de mobilité, et des syndicats mixtes « SRU » qui n'avaient pas vocation à organiser directement des services de mobilité, mais seulement à coordonner les offres, l'information et la billettique. Vous êtes en train de donner aux syndicats mixtes « SRU » le rôle que jouent les syndicats mixtes tout court. Il ne me semble pas utile de doubler les dispositifs. Je vous propose le retrait. Nous pourrions en reparler d'ici à la séance, mais je pense que vous empilez les dispositifs de façon superfétatoire.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**Mme Valérie Lacroute.** Je maintiens l'amendement car il me semblait bien – je le vérifierai – que certains syndicats mixtes « SRU » pouvaient organiser des services de transport.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD2841 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Même avis que précédemment. Nous ne sommes pas en train de renforcer les missions des syndicats mixtes « SRU », qui restent dans une fonction de coordination des services de l'information et de la billettique sur leurs territoires. Il n'est donc pas nécessaire d'augmenter leurs ressources, ce qui viendrait peser sur les entreprises. Avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD279 du rapporteur.*

*Enfin, elle adopte l'article 2 modifié.*

## **Après l'article 2**

*La commission est saisie de l'amendement CD41 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à promouvoir le télétravail. Pourquoi parler du télétravail dans une loi de mobilité ? Parce qu'une personne au télétravail n'utilise pas les moyens de transport, ni la route et son automobile : cela permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de décongestionner le trafic. En aidant significativement le télétravail, notamment par le biais du crédit d'impôt, nous aurions une influence directe sur la réduction de l'utilisation des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vois bien l'intérêt de parler de télétravail quand on parle de mobilité, et je partage votre souhait de développer le télétravail. Cela étant, cette proposition ne repose sur aucune évaluation préalable et conduit de fait à créer une nouvelle dépense fiscale, ce qui serait contraire aux objectifs du Gouvernement – et je pense que vous partagez le souhait de ne pas créer de dépenses fiscales supplémentaires. Au demeurant, des dispositifs permettent déjà de soutenir le télétravail ; notamment, les dépenses engagées par un salarié en matière de télétravail et qui sont remboursées par son employeur peuvent faire l'objet d'une réduction d'impôt. Par ailleurs, votre rédaction est imprécise et ne permettrait pas la mise en œuvre effective de ce crédit d'impôt. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Jean-Marie Sermier.** J'entends l'imprécision de la rédaction et le manque d'étude d'impact, mais il faut y voir un amendement d'appel. J'admets qu'il faille le retravailler d'ici à la séance. Le télétravail, on en parle beaucoup, mais il reste très difficile à mettre en œuvre faute de moyens d'appel ou de coercition. Je rappelle aussi que le télétravail peut amener à mobiliser des crédits d'État, mais permet également d'en économiser.

*L'amendement est retiré.*

*Ensuite de quoi, la commission est saisie de l'amendement CD37 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est la même logique. Si le télétravail doit fonctionner, il faut que les taxes économiques sur les emplois, notamment la contribution foncière des entreprises (CFE), soient distribuées en partie dans les lieux de télétravail, faute de quoi les entreprises contribueront à appauvrir le territoire. C'est aussi un amendement d'appel.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous proposez un dispositif assez créatif : la CFE de l'entreprise dont les salariés sont originaires doit être payée, comme c'est la philosophie de la CFE, là où l'entreprise est implantée, et les lieux de télétravail contribueront eux aussi à fournir de la CFE à l'entreprise qui les accueille. Vous créez un pontage plutôt audacieux. Retrait ou avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Jean-Marie Sermier.** Merci de dire que c'est une proposition audacieuse. Les entreprises n'ont de valeur que par leur personnel et c'est là où est le personnel qu'est l'entreprise. Il convient de réfléchir à cette question, mais j'admets qu'il faille encore travailler à cet amendement, que je retire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD2462 de Mme Stella Dupont.*

**M. Matthieu Orphelin.** Je présente un amendement de notre collègue Stella Dupont qui porte lui aussi sur le télétravail.

On sait que le secteur des transports représente 11 % des émissions de CO<sub>2</sub> en plus que les objectifs que nous sommes nous-mêmes fixés dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et, quand on regarde en détail ces 11 % en plus, on voit qu'un tiers est dû à une augmentation des besoins de mobilité, notamment la mobilité contrainte.

Certes, on trouvera toujours des gens pour dire que tous les métiers ne se prêtent pas au télétravail, mais il existe de nombreux métiers où, à raison d'un ou deux jours par semaine, il est tout à fait adapté et permettra une diminution des besoins de mobilité, donc des émissions. Le télétravail a du mal à se développer en France, même s'il a un peu accéléré ces deux dernières années, et encore plus de mal à se développer dans la fonction publique, pour tout un tas de raisons, notamment un certain nombre de freins psychologiques ou liés à

l'organisation du travail dans les administrations. Un rapport a été présenté assez récemment sur ce sujet.

Mon amendement CD2462 propose simplement que ce sujet soit mis annuellement à l'ordre du jour des discussions pour voir comment les services et administrations des différentes fonctions publiques peuvent ou non mettre en place, pour les agents concernés, le télétravail.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous savez que le Gouvernement est très favorable au développement du télétravail : c'est pour cette raison que, dans le cadre des ordonnances « travail », un droit au télétravail a été instauré. De façon générale, des échanges se poursuivent entre partenaires sociaux. Je pense que tous les enjeux autour de la mobilité domicile-travail et de ce qui peut éviter des déplacements inutiles aux salariés devraient faire l'objet de négociations sociales au sein des entreprises. Je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice des discussions plus globales qui sont en cours entre les partenaires sociaux, dont nous devrions pouvoir débattre à l'occasion de l'examen en séance.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Matthieu Orphelin.** J'imagine que vous faites référence aux discussions autour des conditions de généralisation du forfait mobilité durable. Des négociations sont-elles en cours avec les partenaires sociaux sur les conditions de développement du télétravail dans la fonction publique ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre des transports.** Les discussions ne concernent pas la fonction publique. Un projet de loi de réforme de la fonction publique est actuellement en débat dans votre assemblée. Je vous confirme cependant que, sur les entreprises, il nous semble important de redonner du souffle aux plans de mobilité prévu dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique ; force est de constater qu'ils ne se sont pas développés au rythme que l'on aurait souhaité. Cette réflexion devra traiter de l'ensemble des sujets et notamment de l'adaptation des horaires et du développement du télétravail.

**M. Matthieu Orphelin.** Je vais retirer l'amendement mais j'aimerais faire un point avec votre administration d'ici à la séance, avant, éventuellement, de le redéposer.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1500 de M. Fabrice Brun et CD2676 de M. Stéphane Demilly, ainsi que les amendements CD974 de Mme Frédérique Tuffnell et CD1773 de Mme Laurianne Rossi.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD1500 de M. Fabrice Brun propose de considérer le transport comme un service de première nécessité et de permettre à l'État de moduler le taux de TVA sur les transports.

**M. Stéphane Demilly.** L'amendement CD2676 vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, pour faire passer la TVA de 10 à 5,5 %. Les transports publics du quotidien participent aux objectifs de transition énergétique et jouent un rôle social de premier plan. Avec cet amendement, nous

quitterions l'homéopathie pour envoyer un signal fort, notamment en direction de la ruralité. Certains de nos voisins européens, Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal et Royaume-Uni, considèrent déjà les transports publics comme un bien de première nécessité et leur appliquent des taux modulés en conséquence.

**Mme Frédérique Tuffnell.** Afin d'accélérer la transition écologique dans les transports, mon amendement CD974 vise à réduire le taux de TVA applicable aux services publics de transport terrestre réguliers de personnes à 5,5 %. Pour les voyageurs, une baisse de la TVA se traduirait par une augmentation de pouvoir d'achat via une baisse du prix des billets et des abonnements et les inciterait à réduire leur recours à la voiture individuelle. Pour les employeurs, entreprises ou collectivités, elle impliquerait une baisse de charges *via* le remboursement de 50 % des frais d'abonnement aux transports publics des salariés. Je rappelle que c'était le cas avant que ne l'augmentent M. Nicolas Sarkozy puis M. François Hollande. Au lendemain du Grand débat national, face aux demandes de nos concitoyens, cette baisse de la TVA serait un signal fort. Nous proposons de la gager par une hausse de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

**Mme Laurianne Rossi.** Mon amendement CD1173 va dans le même sens : il vise à appliquer un taux réduit de TVA de 5,5 % à l'ensemble des transports publics collectifs de personnes, qu'ils soient ferroviaires, routiers, guidés ou fluviaux. J'ai déjà eu l'occasion de défendre cet amendement en tant que rapporteure pour avis, pour notre commission, à l'occasion du précédent budget.

Le taux de TVA appliqué avant 2011 était beaucoup plus bas, il a été augmenté à 7 %, puis à 10 % en 2014. Il s'agit de consacrer tout simplement les transports publics du quotidien au rang de services publics de première nécessité. Cela me semble aller dans le sens des priorités gouvernementales dans le domaine des mobilités du quotidien. Cela permettra d'accroître la capacité financière des AOM, qui auront un montant moins important à reverser à l'État sur le prix des billets et donc de les encourager à investir dans les transports en commun. Cela permettra également de réduire le coût du transport collectif pour les usagers et contribuera ainsi à améliorer le report modal vers les modes de transport collectifs et, *in fine*, le pouvoir d'achat des Français. Comme cela a été rappelé par notre collègue, cette mesure est déjà mise en œuvre dans de nombreux pays européens, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Suède, en Norvège, au Portugal, où les transports publics sont d'ores et déjà considérés comme des services de première nécessité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** On voit bien l'intérêt qu'il pourrait y avoir à baisser la TVA sur le transport public, essentiellement en termes de signal : rappelons que lorsque le taux de TVA a été porté de 7 à 10 %, cette évolution ne s'est traduite quasiment nulle part par une augmentation du prix payé par les voyageurs puisque, dans le même temps, les entreprises de transports publics ont bénéficié du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE), bénéfice qui a été récupéré par les autorités organisatrices.

Je comprends donc bien l'intérêt que pourrait avoir la mesure en termes de signal ; nous devons simplement avoir tous en tête que nous sommes en train de parler de centaines de millions d'euros, alors même que, par ailleurs – on le voit bien dans les discussions –, de nombreux territoires ne disposent pas des ressources nécessaires pour moderniser leurs réseaux et offrir les services de mobilité que les citoyens attendent.

C'est une question de priorités : pouvons-nous tout à la fois répondre à tous les besoins d'investissement pour remettre en état nos réseaux, développer de nouveaux services

de mobilité dans les territoires où il n'y en a pas et augmenter de plusieurs centaines de millions d'euros les dépenses sur le budget de l'État – car, en définitive, c'est à cela que la mesure aboutirait – au bénéfice des plus grandes villes, qui bénéficient déjà de services de transport public de qualité ? Du reste, je rappelle que les tarifs des transports dans ces villes sont parmi les plus bas d'Europe ; sans oublier qu'il existe des tarifications sociales ou solidaires. Pour ces raisons, on peut vraiment soutenir l'idée qu'il n'y a pas de citoyens qui ne peuvent pas accéder aux transports publics en raison du prix de ces derniers ; en revanche, je maintiens qu'un grand nombre de nos concitoyens n'accèdent pas à des transports alternatifs à la voiture tout simplement parce que l'offre n'existe pas.

Si je comprends donc bien le sens de la démarche, il me semble qu'il faut faire des choix ; à défaut de pouvoir tout à la fois consacrer des centaines de millions d'euros à cet objectif et répondre à tous les besoins dans les territoires où il n'y a pas de solution alternative à la voiture, je donnerai un avis défavorable à ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'abonde dans le sens de Mme la ministre. L'objectif de départ du projet de loi était vraiment de travailler sur le désenclavement des territoires les plus isolés et sur la disparition des zones blanches et de réaliser un maillage du territoire aussi fin que possible, pour que chacun ait accès à la mobilité. Mme la ministre l'a rappelé, et vous pouvez vérifier par vous-mêmes si vous ne nous croyez pas : les transports publics français sont parmi les moins chers d'Europe.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Et même du monde !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** En effet. Allez voir à Londres, par exemple : c'est une catastrophe. Les Britanniques paient leurs transports publics beaucoup plus cher.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Et c'est la même chose à Berlin.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je comprends bien, moi aussi, la volonté de répondre à ce qui se passe dans la rue depuis vingt-cinq semaines mais, si on adoptait vos amendements, il faudrait aller expliquer aux gens qu'on choisit de faire baisser la TVA, et donc finalement de manquer de ressources pour les territoires les plus délaissés – car c'est bien cela qui se passerait *de facto* : on ferait un trou dans la raquette.

Par ailleurs, l'idée du projet de loi, au départ, n'était pas de faire du transport encore plus « social » : c'était surtout de mailler les parties du territoire qui n'ont pas de transports du quotidien.

Une dernière remarque, madame Frédérique Tuffnell, à propos de votre amendement, et plus particulièrement de son gage – j'ai bien vu que les autres l'étaient sur le tabac : là aussi, d'ailleurs, on peut se demander jusqu'où on peut aller... En le gageant sur les taxes dues par les concessions autoroutières, vous savez ce qui se passerait : cela entraînerait une renégociation à la hausse des concessions, donc une compensation.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable à l'ensemble des amendements.

**M. Hubert Wulfranc.** Vous comprendrez que je goûte particulièrement ces amendements. J'avais pour ma part, dans les conclusions du Grand débat présentées à M. François de Rugy il y a quelques semaines, explicitement indiqué le souhait que les élus communistes avaient de mettre en œuvre la disposition qui nous est ici proposée.

Je regrette que le rapporteur soit allé jusqu'à dire que l'esprit du projet de loi était non pas de faire du social, c'est-à-dire de la solidarité, mais de renforcer le maillage du territoire.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est aussi une façon de faire du social, monsieur Hubert Wulfranc !

**M. Hubert Wulfranc.** Certes, mais nous ne considérons pas, pour notre part, que l'un puisse aller sans l'autre.

Je voudrais que la réflexion soit élargie à l'ensemble des territoires où l'accès aux transports publics est, si ce n'est absent, à tout le moins compromis. Je rappelle que les précédents gouvernements, en matière de politique de la ville, ont été amenés à inscrire un volet d'accessibilité des transports en commun dans les différents plans de rénovation urbaine, ce qui montre bien que nous avons un déficit majeur en termes d'accessibilité non seulement physique, mais aussi sociale, dans un certain nombre de périmètres, qu'ils soient urbains ou ruraux très peu denses. Enfin, je souhaite que ce débat, qui a été posé par un certain nombre de groupes qui, visiblement, entendent certaines préoccupations des Français, se poursuive.

J'ai pour ma part pris connaissance du document que le Premier ministre ou ses services ont fait parvenir à chacun d'entre nous, c'est-à-dire les fameuses cent contributions de nos territoires. J'en ai fait faire une petite analyse et j'ai ainsi découvert que, pour les questions couplant les services publics et le développement durable, la contribution des Français, aux dires de la restitution que vous-mêmes en avez faite, tend à pointer de manière tout à fait majoritaire cette préoccupation, au-delà même d'autres problématiques qui nous intéressent également dans ce Grand débat. Je vous demande donc de bien vouloir prendre en considération ce qui constitue, visiblement, une préoccupation en train de devenir fortement majoritaire sur les bancs de cette assemblée.

**M. Damien Pichereau.** C'est encore un beau débat que nous avons, après celui d'hier sur la gratuité des transports, mais un débat qui nous coûte assez cher : on parle de plusieurs centaines de millions d'euros, alors qu'effectivement, vous l'avez rappelé tout à l'heure, madame la ministre, les transports, en France ne sont pas plus chers qu'ailleurs – bien au contraire. Le coût de l'abonnement à Paris – qui est d'ailleurs le plus cher de France, ce qui semble assez logique puisque c'est là qu'on a le service le plus complet – n'est qu'au seizième rang en Europe. Autrement dit, quinze capitales européennes sont plus chères que Paris, avec parfois des réseaux de moins bonne qualité que le nôtre ; d'ores et déjà, il ne coûte pas très cher d'utiliser notre réseau de transports.

La disposition proposée aurait un coût énorme pour l'État, alors même que le coût pour l'utilisateur n'est pas plus élevé qu'ailleurs. Pour continuer avec l'exemple parisien, faire passer la TVA de 10 % à 5,5 % se traduirait par une diminution du prix de l'abonnement de 74 euros à 71 euros, soit une économie de 3 euros pour chaque usager. J'entends que certaines personnes sont à 3 euros près, mais je pense que c'est pour ces gens-là qu'il faudrait faire un effort particulier, plutôt que de baisser l'abonnement de 3 euros pour l'ensemble des usagers. Ne faut-il pas aller loin dans la tarification solidaire pour les personnes les plus vulnérables – ce que d'ailleurs nous faisons –, pour faire en sorte qu'elles paient encore moins cher leur billet, en faire plus pour ceux qui en ont le plus besoin ? C'est le choix qui a été privilégié, et que je soutiens. Plutôt que de faire de l'affichage, soyons pragmatiques et efficaces, mettons en place des tarifications véritablement solidaires.

**Mme Valérie Lacroute.** En augmentant la TICPE, par exemple ?

**M. Matthieu Orphelin.** Ces amendements me paraissent aller dans le bon sens, mais je voulais réagir sur un point en particulier, car le sujet va revenir à de nombreuses reprises dans notre débat : je veux parler de l'argument, repris par M. le rapporteur, selon lequel cette mesure va coûter beaucoup d'argent alors que nous devons rester à somme nulle – ce qui signifie qu'il faudra prendre l'argent ailleurs. Or nous pouvons très bien décider d'aller chercher d'autres ressources. J'espère, par exemple, que nous pourrions étudier, à la fin du texte, un certain nombre de contributions, notamment celle du transport aérien. Nous pourrions assez facilement, me semble-t-il, trouver des ressources – qui plus est, des ressources justes – allant dans le sens d'une mobilité plus durable, d'une mobilité du quotidien sur tout le territoire.

Il y a aussi un autre débat qu'il faudra que nous ayons à la fin de l'examen du texte : cette loi permettra-t-elle d'avoir le bon rythme ? Effectivement, sur toutes les thématiques – qu'il s'agisse du télétravail, des transports en commun ou du vélo –, il existe déjà des dispositifs intéressants. La question est donc de savoir comment changer d'échelle. Les scientifiques nous assignent un objectif : réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> de 5 % par an. Tel est le défi qui se présente devant nous, qui vaut notamment pour le secteur des transports où l'on observe soit une légère hausse, soit une légère diminution des émissions. C'est donc au regard de ces objectifs qu'il faudra, à la fin, juger l'ambition globale de la loi. Que ce soit ici ou à d'autres endroits du texte, il faudra donc aussi que nous prenions des mesures qui permettront de changer très fortement les choses.

**Mme Frédérique Tuffnell.** Pour rebondir sur ce qui vient d'être dit, on sait bien que la TVA est injuste pour tout le monde, et je comprends bien qu'il faille, à un moment donné, trouver un équilibre eu égard aux personnes les plus modestes, qui ont besoin d'avoir accès aux transports en commun à moindre coût. Je rejoins sur ce point M. Damien Pichereau : c'est peut-être une piste à explorer. Il faut absolument trouver un équilibre pour pousser les gens à quitter plus tôt leur véhicule et à se reporter vers les transports collectifs ; nous sommes bien d'accord là-dessus.

En ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, monsieur le rapporteur, et le coût qui serait reporté sur elles, je rappelle que leur rentabilité est pour le moins satisfaisante, avec des bénéfices nets de l'ordre de 20 % à 25 % par an. L'impact sur ces sociétés, fût-il direct, serait donc vraiment limité au regard du gain que représenterait la disposition pour les collectivités locales, qui seraient exonérées du montant correspondant. Je pense que le report modal est nécessaire. Encourager son développement par une diminution de la TVA permettrait au moins aux personnes les plus modestes d'avoir un accès différencié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Non !

**Mme Frédérique Tuffnell.** Si, forcément. On sait bien que cela ne ferait gagner que quelques euros, mais je crois qu'il faut, à un moment donné, réconcilier l'écologie et la justice sociale, et adopter des financements qui correspondent directement à ce dont les usagers ont besoin.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Pour la clarté des débats, je voudrais que nous tombions d'accord sur le fait que prendre de l'argent aux sociétés d'autoroutes ne saurait être la solution magique. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler : certaines dispositions dans les contrats conclus avec ces sociétés stipulent que tout

prélèvement supplémentaire doit être compensé. On peut le regretter ; je ne faisais pas partie du gouvernement qui a privatisé les sociétés d'autoroutes sans revoir les contrats. Quoiqu'il en soit, je note qu'aujourd'hui ces contrats existent. Or la France est un État de droit, ce qui implique de les respecter. Cela peut paraître regrettable, mais proposer un amendement et dire que, pour le gager, il n'y a qu'à taxer les sociétés d'autoroutes, ce n'est pas possible.

Je pense que la priorité absolue est d'offrir des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture à tous ceux qui, pour le moment, n'ont que ce moyen pour se déplacer. Or c'est précisément dans les 80 % du territoire où les collectivités n'ont pas pris la compétence mobilité que, de surcroît, il n'existe aucune solution alternative à la voiture pour tous les Français qui y vivent. Nous devons accompagner les collectivités, avec des dispositifs de soutien, dans le déploiement massif des véhicules électriques en libre-service, du transport à la demande, ou encore du covoiturage organisé. Je pense que si nous voulons répondre aux aspirations de nos concitoyens, aux difficultés qu'ils ont exprimées au cours des derniers mois, il nous faut prioritairement trouver des réponses dans ces territoires.

Si vous prenez le cas de Paris ou, plus globalement, de l'Île-de-France, l'abonnement coûte 75 euros. Son montant est remboursé à moitié par l'employeur. Il existe, de surcroît, des tarifications sociales et solidaires, réduisant le prix de 50 %, 75 %, parfois même jusqu'à la gratuité. En plus, à voir le nombre de personnes qui empruntent ces transports – je l'ai constaté pas plus tard qu'hier, en prenant la ligne 4 à l'heure de pointe –, on ne peut pas dire qu'il faille les rendre plus attractifs en termes de fréquentation.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ils sont au taquet !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme vous dites, monsieur le rapporteur !

Si donc nous voulons à la fois répondre aux difficultés profondes qui ont été exprimées et tenir nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la priorité absolue est de développer des solutions alternatives à la voiture dans les zones où il n'y en a pas. Nous serions bien inspirés de consacrer les ressources que nous pouvons dégager au profit de ces territoires. J'ajoute que, dans ces territoires, il y a les quartiers de la politique de la ville – je souscris, à cet égard, à ce qu'a dit M. Hubert Wulfranc. Ils sont, en général, aux marges des agglomérations : bien souvent, il y a bien des transports en commun dans les centres-villes, mais ils n'arrivent pas jusqu'aux zones périurbaines, aux quartiers de la politique de la ville. La priorité, je le répète, est d'y développer des solutions alternatives à la voiture.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mes chers collègues, j'entends bien ce que vous dites, mais si l'idée d'abaisser la TVA à 5,5 %, autrement dit d'appliquer le taux réduit pour les transports, paraît égalitaire, elle n'est en réalité pas tellement équitable, comme on l'a rappelé : ceux qui ont les moyens de se payer des abonnements n'ont pas besoin de cette baisse de la TVA. Je suis plutôt d'accord avec M. Damien Pichereau : mieux vaut inciter les collectivités à revoir leurs tarifications solidaires, à aider davantage encore les plus démunis d'entre nous.

Je suis député d'Île-de-France, mais pas de la partie riche en zones périurbaines : je suis plus proche de l'Eure, de chez M. Sébastien Lecornu. Eh bien, je puis vous dire – et ce n'est pas simplement pour faire plaisir à Mme la ministre – que, chez nous, il y a des gens qui sont obligés de prendre leur voiture. C'est chez eux qu'il faut apporter des solutions de

transport du quotidien, pas chez les gens qui vivent dans le périurbain et qui ont déjà tout ce qu'il faut à leur disposition. Je préfère donc que nous mettions tous les moyens financiers dont nous disposons pour financer des moyens de transport du quotidien pour tous les gens qui, actuellement, n'en ont pas. Vous pourrez faire tout ce que vous voudrez : tant qu'on ne leur aura pas donné des moyens de transport, ces gens-là continueront à prendre leur voiture ; ils n'achèteront pas non plus de voiture électrique, parce qu'ils n'en ont pas les moyens.

**M. Damien Pichereau.** Il faudrait augmenter la prime à la conversion !

**Mme Laurianne Rossi.** Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur de ces précisions et de ces arguments, que j'entends. On a beaucoup parlé de la tarification pour l'utilisateur ; je voudrais pour ma part insister sur les moyens supplémentaires que cette baisse de TVA apportera aux collectivités...

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Non, pas à celles qui en ont besoin !

**Mme Laurianne Rossi.** ... qui auront ainsi les moyens de développer de nouveaux réseaux, permettant justement de répondre à cette demande de mobilité.

J'ai entendu parler d'affichage, mais on en est loin. Dans un projet de loi qui traite du droit à la mobilité, consacrer les transports publics comme un service public de première nécessité me paraît cohérent. C'est également cohérent avec ce qui existe dans le domaine des économies d'énergie et pour les spectacles : pour les billets de cinéma, la TVA est à 5,5 %. Or un billet de cinéma n'a pas plus de valeur qu'un billet de métro.

**M. Damien Pichereau.** Les deux choses n'ont rien à voir l'une avec l'autre !

**Mme Laurianne Rossi.** Un alignement du taux de TVA me semblait donc cohérent, aussi bien pour la collectivité, qui y trouvera de nouveaux moyens, que pour l'utilisateur qui, au-delà du symbole et du signal, pourra y trouver une tarification plus adaptée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Précisément, les communautés de communes rurales ne sont pas celles qui bénéficieraient de la rétrocession de la TVA dont vous parlez.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est vrai !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Très bonne remarque !

*La commission rejette successivement les amendements identiques CD1500 et CD2676 et les amendements CD974 et CD1773.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD768 de Mme Virginie Duby-Muller.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de notre collègue Mme Virginie Duby-Muller traite d'un sujet important, même s'il s'agit surtout d'un amendement d'appel. Il s'agit du télétravail pour les travailleurs frontaliers entre la France et la Suisse. La circonscription de

Mme Virginie Duby-Muller est toute proche de Genève. Chaque jour, on enregistre 600 000 mouvements entre Genève et la France du fait de ces travailleurs frontaliers. La ville de Genève, et plus globalement la Suisse, sont complètement engorgées. Ma propre circonscription est située à cinquante kilomètres de la frontière, et je vois bien que de réels problèmes se posent. Il nous semble que le télétravail pourrait être une solution. Or la législation suisse ne permet pas à un salarié français travaillant en Suisse mais résidant en France d'avoir plus de 25 % de son activité en France. En effet, au-delà de ce seuil, une législation particulière s'applique, entraînant un surcoût en matière sociale.

Ce que demande ma collègue, à juste raison, ce n'est pas que nous légiférions, car c'est impossible – la décision ne nous appartient pas, elle relève d'un accord entre la France et la Suisse ; or les accords entre la France et la Suisse doivent obligatoirement passer au préalable par l'Union européenne –, mais que le Gouvernement nous remette, dans les six mois suivant la promulgation de la loi, un rapport évoquant le problème du télétravail franco-suisse, qui permettrait de remédier significativement à l'engorgement du trafic routier.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il y a là, effectivement, un véritable problème, mais il n'est pas spécifiquement franco-suisse : il est tout autant franco-luxembourgeois, ou encore franco-allemand.

**M. Jean-Marie Sermier.** Non...

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends que cela vous préoccupe moins, mais ce n'est peut-être pas le cas de certains de vos collègues !

**M. Jean-Marie Sermier.** Le Luxembourg est plus petit !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je peux vous assurer que le nombre de travailleurs transfrontaliers entre la France et Luxembourg augmente considérablement. Je ne sais pas s'il y a des parlementaires concernés ici, mais c'est, là aussi, un véritable problème.

Je ne sais pas s'il est nécessaire que vous votiez une demande de rapport sur le sujet. En revanche, je peux m'engager à ce que le Gouvernement fasse un point sur l'évolution du travail transfrontalier et le frein que constitue, en effet, la disposition dont vous parlez. Nous avons essayé de la modifier sous la présente législature européenne, sans succès. Je ne doute pas qu'on reprendra le sujet avec détermination au cours de la prochaine législature européenne, pour assouplir les règles. Quoi qu'il en soit, je vous propose de retirer cet amendement, qui traite uniquement des relations de travail transfrontalières franco-suisse, alors que je puis vous assurer que le problème se pose aussi ailleurs, et que nous fassions un point au Parlement sur ces questions dans les prochains mois.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. On pourrait ajouter pratiquement toutes les frontières : celle entre la France et l'Italie pose le même problème. Cela dit, vous avez soulevé une belle question.

**M. Jean-Marie Sermier.** Au vu des explications de Mme la ministre, je vais retirer mon amendement. Contrairement aux autres pays frontaliers, la Suisse n'est pas dans l'Union européenne : cela apporte une complexité supplémentaire. Cela dit, je suis parfaitement d'accord pour retirer l'amendement si, de votre côté, vous prenez l'initiative – peut-être avec

les ambassadeurs : l'ambassadrice de Suisse en France joue un rôle moteur en la matière, peut-être d'autres aussi – de faire avancer la question, afin de modifier le texte.

*L'amendement est retiré.*

**Article 2 bis :** *Affectation d'une fraction de la TICPE aux communautés de communes qui organisent des services de mobilité*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD281 et CD282 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD689 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Cet amendement vise à faire en sorte que la fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) soit attribuée aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur une initiative de l'État.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cette précision sur l'initiative du contrat conclu entre l'État et la communauté de communes pour l'attribution d'une fraction de TICPE est inutile en droit. Par ailleurs, le Gouvernement n'est pas favorable au mécanisme introduit par le Sénat. Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**Mme Pascale Boyer.** Je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte ensuite l'article 2 bis modifié.*

**Article 5** (articles L. 1213-3-2, L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-2-1 [nouveau], L. 1214-2-2 [nouveau], L. 1214-3, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-6, L. 1214-7, L. 1214-8, L. 1214-8-1, L. 1214-8-2, L. 1214-9, L. 1214-12, L. 1214-14, L. 1214-15, L. 1214-16, L. 1214-23-2 [nouveau], L. 1214-24, L. 1214-25, L. 1214-29-1 [nouveau], L. 1214-30, L. 1214-31, L. 1214-32, L. 1214-33, L. 1214-36-1 [nouveau] et L. 1214-36-2 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1 et L. 4251-5 du code général des collectivités territoriales, articles L. 123-1, L. 131-4, L. 151-16, L. 151-33-1 [nouveau] et L. 151-47 du code de l'urbanisme et article L. 222-8 du code de l'environnement) : *Plans de mobilité*

*La commission examine l'amendement CD711 de M. Gérard Manuel.*

**M. Gérard Menuel.** L'article 5, dans la définition générale qu'il donne du plan de mobilité, rappelle qu'il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport. J'aurais souhaité, concernant les personnes, qu'on ajoute les mots « dont l'accessibilité », grande oubliée en la matière. Il serait mieux d'y faire référence dans le texte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que cet amendement est largement satisfait : c'est l'esprit même de l'ensemble du projet de loi que d'améliorer l'accessibilité, l'accès à la mobilité – en particulier au réseau de transports, pour tous et en tous lieux. C'est, du reste, un des premiers objectifs du plan de mobilité, qui vise à assurer la réponse aux besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Je pense que l'amendement est également satisfait par le socle de cohésion sociale, aux articles 6 et 7.

**M. Gérard Menuel.** Je crois qu'il aurait quand même été utile d'ancrer l'accessibilité dans les plans de mobilité, car elle fait partie du pilier sociétal du développement rural – et du développement durable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1029 de Mme Anne-Laurence Petel.*

**Mme Laurianne Rossi.** Le nouveau plan de mobilité, qui remplace le plan de déplacements urbains, intégrera davantage d'aspects afin de répondre aux enjeux de mobilité des Français. Cependant, il apparaît nécessaire qu'il fixe aussi des objectifs imposant la prise en compte du développement des véhicules à moteur électrique ou hybride rechargeable, dans un contexte de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air. Cet amendement, proposé par notre collègue Mme Anne-Laurence Petel, propose ainsi d'inscrire au centre du plan de mobilité la détermination d'objectifs en matière de montée en puissance des mobilités propres, ainsi que d'installation des infrastructures permettant la recharge des véhicules à moteur électrique ou hybride rechargeable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement vise à inscrire dans les principes généraux du plan de mobilité des objectifs en matière de déploiement d'infrastructures de recharge. Je soutiens évidemment cet enjeu lié à la décarbonation de notre parc automobile – du reste, c'est l'un des principaux objets du titre III. Toutefois, il s'agit là davantage de décliner des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que de poser un principe général d'élaboration du plan de mobilité. Je vous proposerais donc volontiers de retirer cet amendement, au bénéfice de toutes les dispositions que nous aurons l'occasion d'examiner dans le titre III.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je pense moi aussi que ce que vous demandez sera discuté plus avant au titre III. En plus, je suis un peu gêné que vous mettiez l'accent uniquement sur les moteurs électriques ou hybrides rechargeables : il pourra y avoir, à l'avenir, d'autres formes d'énergie dont nous aurons également besoin.

**Mme Laurianne Rossi.** Je vous remercie, madame la ministre, monsieur le rapporteur, pour ces éléments de réponse. Je retire donc l'amendement, au profit d'un débat lors de l'examen du titre III.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine alors l'amendement CD2242 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.*

**M. Christophe Bouillon.** Le Normand que je suis est attaché, comme vous le savez, aux particularités topographiques et géographiques. C'est l'essence même de cet amendement de ma collègue Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que cet amendement est satisfait, puisque la rédaction actuelle fait déjà référence à la diversité des composantes du territoire – notion qui me semble revêtir le même sens.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je demande moi aussi le retrait de cet amendement, car la question soulevée est déjà évoquée dans le projet de loi, notamment à l'article 1<sup>er</sup>.

**M. Christophe Bouillon.** Je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD2134 de M. Alain Perea.*

**Mme Jennifer De Temmerman.** Cet amendement vise à demander aux autorités organisatrices de la mobilité d'intégrer plus fortement les besoins économiques des entreprises dans leur réflexion en vue de l'élaboration des plans de mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que votre amendement est satisfait, puisqu'il s'agit de faciliter le déplacement des biens et des personnes, ce qui devrait répondre aux objectifs des entreprises, dont je rappelle par ailleurs qu'elles seront désormais associées aux politiques de mobilité au travers du comité des partenaires. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Demande de retrait : l'amendement est effectivement satisfait.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD289 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1350 du rapporteur et CD2591 de Mme Aude Luquet, qui font l'objet du sous-amendement CD3230 de M. Damien Pichereau, ainsi que les amendements CD1581 de M. Jean-Luc Fugit, CD2117 de Mme la présidente Barbara Pompili, CD665 de M. Éric Alauzet et CD2502 de M. Damien Pichereau.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD1350 vise à inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre dans les principes généraux du plan de mobilité, afin d'inscrire pleinement le plan de mobilité dans une démarche de limitation de ces émissions. Dans la mesure où les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) n'ont pas tous les leviers pour assurer, au niveau territorial, la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, il n'est pas souhaitable, notamment pour limiter les risques de contentieux, de fixer à l'AOM, parmi les onze objectifs spécifiques du plan de mobilité, un objectif de limitation des gaz à effet de serre du secteur des transports.

**M. Damien Pichereau.** Tout d'abord, je salue la volonté de notre collègue rapporteur d'inscrire dans les plans de mobilité l'objectif de lutte contre le changement climatique. Au sein de notre groupe, nous pensons que cette lutte passe notamment, en effet, par la diminution des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi par la lutte contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité, autant de thèmes chers non seulement à mon collègue M. Jean-Luc Fugit, en sa qualité de président du Conseil national de l'air, mais aussi à notre présidente, Mme Barbara Pompili. Je vous demande donc la plus grande bienveillance à l'égard du sous-amendement CD3230.

**Mme Aude Luquet.** Beaucoup de choses ont déjà été dites à la fois par M. le rapporteur et par mon collègue M. Damien Pichereau. Il faut effectivement, compte tenu des défis à relever, d'une part, proposer une offre de qualité, permettant à chacun de se déplacer facilement, et, d'autre part, réduire notre empreinte écologique, comme l'ont dit mes collègues. L'amendement CD2591 vise donc à faire en sorte que les plans de mobilité contribuent à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Je ne dirai qu'un mot rapide de l'amendement CD1581, dont l'objectif est voisin du sous-amendement de M. Damien Pichereau : il s'agit d'introduire dans le texte une référence aux polluants de l'air, donc à la pollution de proximité, au même niveau que la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il est extrêmement important de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, et donc d'enclencher leur diminution, mais il ne faut pas oublier, selon moi, de faire du « en même temps », si je puis m'exprimer ainsi, en l'occurrence, de lutter aussi contre les polluants de proximité. Même si les plans de mobilité, qui sont un peu plus larges que les anciens plans de déplacements urbains (PDU), ont d'ores et déjà un lien avec les plans de protection de l'atmosphère, je pense qu'il est préférable de le préciser ici, tout simplement parce que les transports représentent un peu plus de 60 % des émissions d'oxydes d'azote et 25 % des PM<sub>2,5</sub> – autrement dit les particules fines, qui sont particulièrement nocives. Je tiens donc à ce que la pollution de proximité de l'air soit elle aussi inscrite à cet endroit du texte. Dès lors que le sous-amendement de M. Damien Pichereau vient compléter l'amendement du rapporteur dans le sens de mon propre amendement, je retire le mien.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Mon amendement CD2117 décline à peu près les mêmes objectifs – on voit bien qu'un certain nombre d'amendements vont dans le même sens. Je le retire au profit de celui de M. Bruno Millienne.

**Mme Laurianne Rossi.** L'amendement CD665 poursuit exactement le même objectif. Je suis prête à le retirer au profit de l'amendement du rapporteur.

**M. Damien Pichereau.** Je retire l'amendement CD2502.

*Les amendements CD1581, CD2117, CD665 et CD2502 sont retirés.*

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense qu'il est important d'inscrire l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les principes généraux du plan de mobilité. La rédaction de l'amendement CD1350, qui fait référence aux engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, me semble la meilleure. J'émetts donc un avis favorable à cet amendement. S'agissant du sous-amendement, il est également important de rappeler les enjeux de lutte contre la pollution de l'air. En revanche, l'action des autorités organisatrices sur la biodiversité me semble un peu plus indirecte : sagesse.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis plutôt favorable au sous-amendement : il faut effectivement faire attention à ce qui concerne la préservation de la biodiversité.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Et à la qualité de l'air !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Les deux !

**M. Damien Pichereau.** Et en même temps ! (*Sourires.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Exactement !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je sais d'expérience que les autorités organisatrices de transport travaillent beaucoup sur la question de la biodiversité.

*La commission adopte successivement le sous-amendement CD3230 puis les amendements identiques CD1350 et CD2591, sous-amendés.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD2138 de M. Alain Perea.*

**Mme Danielle Brulebois.** Cet amendement vise à généraliser l'approche du chrono-aménagement dans l'élaboration des plans de mobilité. Le chrono-aménagement consiste à représenter le territoire non seulement de manière géographique, mais aussi en fonction du temps de parcours entre différents points. Cette approche permet de renouveler fortement le regard des élus en charge des plans de mobilité en dépassant l'approche purement géographique, pour s'orienter vers la perception du citoyen. En effet, les enjeux de mobilité ne peuvent être appréhendés de façon identique dans deux secteurs équidistants d'un même lieu mais dont l'un, par exemple, est doté d'un axe de mobilité rapide – autoroute, gare –, tandis que l'autre en est dépourvu. Les approches purement géographiques ont tendance à écraser ces différences, lesquelles sont en revanche mises en évidence de manière flagrante par les approches de chrono-aménagement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je ne doute pas que le chrono-aménagement soit une approche pertinente ; pour autant, je ne suis pas convaincue qu'il faille imposer une méthode particulière pour l'élaboration des plans de mobilité. Notre

objectif principal, et prioritaire, me semble-t-il, est que ces plans de mobilité voient le jour. Actuellement, en effet, le taux de mise en œuvre est très décevant. Autant je partage votre intérêt pour la méthode en question, autant je pense qu'il faut laisser aux AOM une certaine latitude sur les outils à utiliser pour élaborer les plans de mobilité. Du reste, vous avez sans doute vu que nous souhaitons que les autorités organisatrices de la mobilité soutiennent davantage les entreprises, y compris sur le plan méthodologique.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis que Mme la ministre. La priorité des priorités est effectivement d'avoir des plans de mobilité partout, de réussir enfin à désenclaver la France et de faire en sorte que chacun ait une solution près de chez lui. Une fois que le plan aura été conçu, la manière de l'articuler avec des approches comme le chrono-aménagement sera étudiée à l'intérieur des comités des partenaires, puisque les entreprises y sont représentées. Nul doute qu'elles en discuteront le moment venu ; mais inscrire cette dimension dès l'élaboration du plan me paraît un peu en avance de phase. Je demande donc le retrait de cet amendement.

**Mme Danielle Brulebois.** N'en étant pas la première signataire, je ne me sens pas autorisée à le retirer.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission examine l'amendement CD1816 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Laurianne Rossi.** Cet amendement propose que les autorités organisatrices de la mobilité établissent tous les cinq ans un diagnostic de mobilité présentant l'offre en matière d'infrastructures et de mobilité sur l'ensemble du territoire. Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et les plans de mobilité sont des documents de planification, mais ils ne sauraient constituer un état des lieux, une photographie de l'existant s'agissant de l'état, du nombre et de la capacité des infrastructures, notamment des ouvrages d'art. Il est bon de disposer d'un diagnostic avant de s'engager dans la planification. Tel est l'objet de mon amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que l'amendement est déjà satisfait car une évaluation est prévue tous les cinq ans, et on peut supposer qu'un diagnostic sera fait en amont. En tout état de cause, il faut laisser les collectivités trouver la bonne méthode pour préparer cette évaluation. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, en précisant que l'amendement est satisfait par l'article L. 1214-8 du code des transports, qui prévoit une évaluation.

*L'amendement est retiré.*

*La commission en vient aux amendements identiques CD54 de Mme Annie Genevard, CD159 de M. Jean-Pierre Vigier, CD476 de M. Vincent Descoeur et CD2701 de M. Arnaud Viala.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous considérez que les plans de mobilité doivent non seulement tenir compte de l'étalement urbain mais faire en sorte de le limiter. C'est confondre les causes et les conséquences : ce n'est pas le transport qui favorise l'étalement urbain, mais l'étalement urbain qui rend nécessaire le transport.

Or cela peut poser de vrais problèmes, notamment dans les zones rurales et les zones rurales diffuses. J'ai, dans ma circonscription, un territoire, la Bresse, où les villages sont extrêmement diffus, sans véritables centres mais avec des fermes disséminées un peu partout, ce qui exige d'organiser les mobilités en conséquence. Revoir cet étalement séculaire ne me paraît pas envisageable.

Par ailleurs, nous ne sommes pas favorables à l'empilement des règlements : nous avons déjà le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), puis le schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui doit tenir compte du SRADDET malgré les risques d'incohérence et les questions juridiques que cela soulève ; il y a aussi le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), qui doit s'intégrer dans le SCoT, avec parfois, là encore, les mêmes incohérences.

Si on y ajoute le plan de mobilité, supposé tenir compte de tous les documents précédents, on ne s'en sortira pas ; en tout cas, on risque de donner de faux espoirs aux élus et aux habitants, en leur donnant l'illusion qu'avec ce plan de mobilité on va régler l'étalement urbain, ce qui est faux.

Nous sommes tous d'accord sur le fait que nous consommons trop d'espaces agricoles, mais le plan de mobilité n'est pas l'alpha et l'oméga qui résoudra la question de l'étalement urbain. Ce n'est pas de son ressort.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Il faut évidemment des plans de mobilité pour désenclaver nos territoires, notamment les territoires ruraux et les territoires de montagne, mais il faut trouver un juste équilibre, et ces plans de mobilité ne doivent pas venir perturber la planification réalisée dans le cadre des PLU ou des PLUi, d'autant que, dans certains de ces territoires, devoir délivrer deux ou trois permis de construire en cinq ans est tout à fait exceptionnel.

Par ailleurs, je suis d'accord avec le rapporteur qui souhaite voir des plans de mobilité sur tous les territoires, mais à condition de mettre en face les crédits qui vont avec.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je défends l'amendement CD476 au nom de M. Vincent Descoeur qui m'a assuré qu'il existait également dans le Cantal des zones d'habitat diffus ! (*Sourires.*)

C'est également le cas en Aveyron, et c'est la raison pour laquelle je défends l'amendement CD2701 de mon collègue Arnaud Viala. (*Sourires.*)

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je ne comprends pas la nature de vos craintes. Il s'agit bien de lutter contre l'étalement urbain et de prendre en compte cet objectif à la fois dans les politiques de mobilité, d'aménagement et d'urbanisme. Si tout le monde va dans le même sens, nous avons des chances d'être plus efficaces.

Je vous propose donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. L’alinéa 8 de l’article 5 n’impose aucune contrainte. J’imagine mal qu’on puisse faire un plan de mobilité sans tenir compte de l’habitat diffus, que ce soit dans le Jura, l’Aveyron ou le Cantal. Par ailleurs, il n’est pas mauvais d’avoir un œil sur les PLU, qui ne sont pas toujours vertueux. J’en ai eu dans ma région...

**M. Jean-Pierre Vigier.** N’oublions pas le territoire de la Haute-Loire... Je maintiens mon amendement, car vous complexifiez le système en lui rajoutant une couche, et je sais que cela va inciter certains élus à renoncer au développement de leur commune.

*La commission rejette les amendements.*

*Puis elle examine l’amendement CD3120 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement propose de supprimer une mention introduite au Sénat, qui dispose que le plan de mobilité doit viser à assurer l’accès des territoires enclavés ou isolés aux services de mobilité. Il est déjà prévu que le plan de mobilité permette d’assurer le renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Cela inclut l’amélioration de l’accès aux solutions de mobilité dans les territoires enclavés ou isolés. Dès lors, il ne me paraît pas nécessaire d’ajouter cette précision dans le corps du texte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense en effet que la rédaction proposée par le rapporteur rend bien compte de la diversité des situations et de la nécessaire attention que l’on doit porter à ces territoires. Avis favorable.

*La commission adopte l’amendement.*

*Puis elle examine l’amendement CD2590 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** Dans sa rédaction actuelle, l’article L. 1214-2 du code des transports prévoit en son point 2 que le plan de déplacements urbains vise à assurer le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l’amélioration de l’accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées.

La nouvelle rédaction prévue par l’alinéa 9 du présent article vise les personnes dont la mobilité est réduite, sans faire mention des personnes handicapées comme c’est le cas actuellement. Il convient, par cet amendement, de corriger ce manque en incluant les personnes handicapées.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement corrige utilement une maladresse de rédaction. Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je reconnais bien là la sagesse du MODEM... Avis favorable.

*La commission adopte l’amendement.*

*Elle en vient ensuite aux amendements identiques CD2186 de Mme Valérie Lacroute et CD2592 de Mme Florence Lasserre-David.*

**Mme Valérie Lacroute.** Les AOM ont l'obligation de réaliser un bilan d'accidentologie de la mobilité active dans le cadre de leur plan de mobilité. Notre amendement CD2186 propose donc que l'État envoie automatiquement les données relatives à la sécurité routière sur le territoire de chaque AOM concernée, ce qui leur facilitera la tâche.

**Mme Florence Lasserre-David.** Mon amendement CD2592 a le même objet. Cela faciliterait en effet la vie aux collectivités et répondrait à de nombreuses demandes émanant des usagers. Cela irait donc dans le bon sens pour tout le monde.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est effectivement important que les autorités organisatrices puissent assurer le suivi des accidents des mobilités actives, mais l'État, au travers de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ou du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), apporte d'ores et déjà une aide technique aux collectivités en leur donnant accès aux fichiers BAAC (base de données accidents corporels de circulation). Ce n'est sans doute pas assez connu, mais les collectivités et les AOM, en conventionnant avec l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, peuvent avoir accès à ces données. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**Mme Valérie Lacroute.** Il faudrait être sûr que ces données soient établies pour chaque secteur et pas uniquement au plan national. A-t-on une information suffisamment précise par collectivité ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Mon expérience d'ancienne préfète me pousse à répondre oui, mais on pourra le vérifier d'ici la séance. Il me semble que chaque autorité organisatrice peut conventionner pour avoir accès aux informations concernant son territoire.

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit d'une demande du Groupement des autorités responsables de transport (GART). S'il a fait cette demande, c'est que les informations ne doivent pas être suffisamment précises. Nous en reparlerons en séance publique.

*La commission rejette les amendements.*

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je vous indique que l'amendement CD356 est tombé, du fait de l'adoption de l'amendement CD1350.

*La séance, suspendue à 15 heures 40, est reprise à 16 heures.*

*La commission en vient aux amendements identiques CD2139 de M. Alain Perea et CD2533 de M. Damien Pichereau.*

**Mme Jennifer De Temmerman.** L'amendement CD2139 est défendu.

**M. Damien Pichereau.** Notre amendement CD2533 vise à préciser que la réduction du trafic automobile vise plus particulièrement les usages contraints de cette dernière et non le bannissement par principe et par dogme de la mobilité automobile.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** J'entends votre préoccupation, qui correspond à ce que les Français ont exprimé avec beaucoup de force ces derniers mois. Il faut en effet offrir à tous nos concitoyens des solutions de mobilité plus vertueuses et garantir l'effectivité du droit à la mobilité, dans un souci de cohésion sociale et territoriale. Cela suppose que l'autorité organisatrice puisse promouvoir des bouquets de solutions alternatives. Je pense toutefois que la rédaction que vous proposez pourrait être source de confusion, compte tenu notamment de l'endroit où l'amendement est inséré.

Je vous propose donc le retrait de ces amendements afin de les retravailler d'ici la séance.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*Les amendements CD2139 et CD2533 sont retirés.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1915 de M. Fabien Lainé.*

**Mme Florence Lasserre-David.** Cet amendement a pour but d'étendre aux véhicules électriques, hybrides essence, roulant à l'hydrogène, au GPL, au GNV ou au super-éthanol les mesures spécifiques visant à favoriser le stationnement dans le cadre des plans de déplacement urbains élaborés par les autorités organisatrices des collectivités comportant de plus de 100 000 habitants.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cela entre bien dans le rôle des autorités organisatrices, mais en listant les catégories de véhicules, on se situe à un degré de précision excessive, au risque d'oublier un certain nombre de véhicules. Je vous propose donc le retrait de cet amendement, qui me semble satisfait dans ses principes généraux.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. D'autant que l'objectif premier des AOM est de fournir des services : l'objet de cet amendement relève plutôt selon moi des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET).

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD368 du rapporteur.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD2467 de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** Cet amendement vise à prendre en compte les emprises logistiques situées le plus souvent en zone périphérique ou rurale, qu'il convient d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement des territoires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est en effet un enjeu important, trop insuffisamment pris en compte aujourd'hui. C'est donc une précision utile. Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD290 du rapporteur.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD2505 de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** C'est un amendement de précision, qui vise à favoriser, bien évidemment, le recours au covoiturage mais également à l'ensemble des autres mobilités partagées, y compris celles que nous ne connaissons pas encore, puisque la loi est appelée à durer.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ouvrir de telles solutions peut en effet être utile. Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD2593 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** Cet amendement vise à encourager, sans les contraindre, les entreprises à inciter leurs salariés à expérimenter des horaires décalés. Chaque jour, des millions de salariés empruntent les transports en commun ou les axes routiers pour se rendre sur leur lieu de travail. Si l'on étudie le trafic tout au long de la journée, on constate que les heures de pointe se concentrent sur un temps restreint de la journée. Par exemple, en Île-de-France, les trains sont six fois plus remplis aux heures de pointe qu'aux heures creuses et, que ce soit dans les transports en commun ou sur les routes, les pics de saturation ont lieu de huit heures à neuf heures en matinée et de dix-sept heures à dix-huit heures en soirée. Parfois trente minutes peuvent suffire pour réduire et lisser l'affluence dans les transports collectifs de voyageurs et sur les axes routiers aux heures de pointe.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis d'accord avec l'intérêt qu'il y aurait à ce que les entreprises mettent en œuvre des horaires décalés pour éviter la congestion dans les transports en commun aux heures de pointe. Il s'agit néanmoins

d'un sujet qui a vocation à être traité dans le cadre des plans de mobilité employeur, sur lesquels une discussion est en cours entre les partenaires sociaux. Je vous propose donc de retirer votre amendement dans l'attente des résultats de la concertation en cours.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Il s'agit d'une question qui relève davantage des accords inter-entreprises entre les partenaires sociaux que de ce projet de loi.

*L'amendement CD2593 est retiré.*

*La commission en vient à l'amendement CD595 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Cet amendement vise à inciter les institutions d'enseignement et de formation à encourager et à faciliter pour leurs étudiants, leurs personnels et leurs stagiaires, l'usage des transports en commun et du covoiturage.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La disposition que vous souhaitez amender est centrée sur les déplacements scolaires, car le transport scolaire constitue une composante de la compétence des AOM dans leur ressort, mais la rédaction, qui ne vise que les déplacements scolaires, ne doit pas évidemment être considérée comme limitative ; elle pointe simplement un enjeu particulier lié à une compétence particulière des autorités organisatrices. Je propose le retrait ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte, successivement, les amendements rédactionnels CD291 et CD292, puis l'amendement de clarification CD369 du rapporteur.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD594 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** À l'alinéa 19, les établissements scolaires sont incités à encourager et à faciliter l'usage par les élèves et les personnels des transports en commun, du covoiturage et des mobilités actives, dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire. Mon amendement vise à faire de même avec les établissements universitaires et de formation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est à l'autorité organisatrice de trouver les bons horaires et les bonnes dessertes. Votre amendement me semble donc par nature satisfait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. La concertation avec l'Éducation nationale est déjà prévue par voie réglementaire.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD2200 de Mme Laurence Gayte.*

**Mme Laurence Gayte.** Cet amendement concerne la prise en compte de la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine. Il propose d'intégrer dans les plans de mobilité l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau pour tous les usagers, et notamment pour les cycles, les piétons et les cars scolaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il s'agit de l'un des amendements qui font suite à l'excellent rapport qu'a remis Mme Laurence Gayte au Gouvernement sur la sécurisation des passages à niveau. Dans cette perspective, on ne peut pas organiser le développement urbain sans prendre en compte les risques liés à la multiplication des franchissements de passages à niveau. Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je me réjouis de voir que le travail de contrôle réalisé par les députés permet d'aboutir à des réformes utiles.

*La commission est saisie de l'amendement CD1433 de M. Jean-François Cesarini.*

**M. Jean-François Cesarini.** Pour développer le véhicule électrique, il est essentiel de cartographier les bornes de recharge d'un territoire. L'amendement propose que le plan de mobilité, qui remplace le plan de déplacements urbains, recense ces bornes de recharge, l'autorité organisatrice de la mobilité se chargeant ensuite de mettre cette recension à disposition des habitants, à travers une application dédiée ou un référencement dans les applications de géolocalisation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est en effet important que les autorités organisatrices prennent en compte le développement des véhicules propres, et donc l'implantation des bornes de recharge, mais je ne suis pas sûre qu'il soit nécessaire d'en faire une obligation légale, d'autant que ces enjeux sont d'ores et déjà pris en considération dans les plans climat-air-énergie territoriaux, dont les plans de mobilité ont vocation à tenir compte. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD2391 rectifié de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** Cet amendement vise à localiser les réseaux d'avitaillement en énergies alternatives comme le biogaz, utiles pour réduire les émissions polluantes dans le secteur du transport de marchandises.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il s'agit d'intégrer au plan de mobilité la localisation des réseaux d'avitaillement. Cela doit clairement faire l'objet

d'une réflexion. Ces enjeux sont d'ores et déjà pris en compte dans les plans climat-air-énergie territoriaux ; il faudra veiller à ce que l'action de l'AOM ne vienne pas concurrencer ces plans. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis de sagesse.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je serai moins sage que la ministre : avis favorable...

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD1806 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Laurianne Rossi.** Cet amendement prévoit la création d'un schéma directeur cyclable et piétonnier au sein du plan de mobilité, qui vient se substituer au plan de déplacements urbains, afin de veiller à la définition, à la continuité ainsi qu'à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Le Sénat a intégré dans le texte un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons : il s'agit par cet amendement de le remplacer par un schéma directeur cyclable, afin de consacrer un document de planification à la seule pratique du vélo.

Il s'agit en outre de veiller au respect des dispositions de l'article 20 de la loi LAURE, qui prévoit qu'à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est évidemment très important que les autorités organisatrices prennent en compte l'enjeu que représentent les mobilités actives et notamment le vélo, mais c'est d'ores et déjà le cas puisque le plan de mobilité doit comporter un volet cyclable.

N'oublions pas toutefois que nous nous adressons à des intercommunalités de toutes tailles. Or le terme de schéma peut renvoyer à une procédure assez lourde, impossible à assumer pour les petites intercommunalités, que nous souhaitons au contraire encourager à se saisir de ces enjeux. Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**Mme Laurianne Rossi.** J'entends vos arguments, madame la ministre ; cela étant, le Sénat a intégré dans le plan de mobilité un volet relatif à cette continuité et à cette sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. L'idée de créer un schéma spécifique a seulement pour objet d'isoler ce volet relatif à la continuité et à la sécurisation, de manière à en faire un document de planification à part entière. En termes de ressources nécessaires pour les collectivités, cela ne change rien, mais ce document aurait la vertu de consacrer la pratique du vélo, dont nous savons tous qu'elle est indispensable et qu'il faut la renforcer.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Je rejoins totalement la ministre : nous avons déjà le plan de mobilité qui intègre tous ces éléments. Il est donc inutile de rajouter une strate et de complexifier le dispositif pour des territoires, notamment les plus fragiles et les territoires ruraux, qui n'ont pas besoin de tout cela et à qui on va faire perdre du temps.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD707 de M. Gérard Menuel.*

**M. Gérard Menuel.** Je sais d'expérience que les collectivités, quand elles gèrent les questions de mobilité, doivent tenir compte du vélo, et notamment des itinéraires existants. C'est ainsi que Troyes est traversée par la route cyclable Paris-Prague, mais également par l'itinéraire cyclable du département. Il est donc important que les uns et les autres puissent se parler, et c'est la raison pour laquelle je propose que ce plan prenne en compte les schémas définis aux autres niveaux territoriaux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation, pour autant nous parlons ici de la responsabilité des autorités organisatrices de la mobilité, qu'il faut distinguer des gestionnaires de voiries. Par ailleurs, vous faites référence à des schémas définis « aux autres niveaux territoriaux », or le droit en vigueur ne définit pas de schéma cyclable territorial. Votre amendement pose donc un problème juridique. Je vous en demande le retrait.

**M. Gérard Menuel.** Je corrigerai ce point pour la séance, car nous avons vraiment besoin de cette cohérence entre territoires, afin d'éviter notamment de voir se développer des doubles itinéraires.

*L'amendement CD707 est retiré.*

*La commission en vient à l'amendement CD1497 de Mme Stéphanie Do.*

**Mme Jennifer De Temmerman.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La loi n'a pas vocation à détailler les types d'aménagement qui sont nécessaires pour promouvoir le développement des mobilités actives. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD1171 de M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois.*

**M. Pacôme Rupin.** Cet amendement adopté par la commission des lois vise à prendre en compte les nouveaux engins de déplacement personnel, qui fleurissent dans un certain nombre de villes, afin de les intégrer dans les zones de stationnement prévues au niveau des pôles d'intermodalité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends cet amendement inspiré par le développement un peu anarchique des engins de déplacement

personnel, notamment motorisés. Cela étant, votre amendement s'insère dans une disposition qui vise le développement des stationnements sécurisés de vélos, ce qui me semble être un autre sujet que le cantonnement des engins de déplacement personnel, qui sont essentiellement en libre-service, pour éviter qu'ils ne viennent envahir les trottoirs.

En revanche, les dispositions du projet de loi sur la régulation et les outils qui sont donnés aux collectivités pour éviter cette prolifération répondent à votre préoccupation. Je vous propose donc le retrait de cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD596 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Cet amendement vise à implanter des zones de stationnement sécurisées pour les vélos dans les centres-villes, en comptant bien évidemment sur la volonté des élus locaux pour garantir une intégration paysagère adaptée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La loi a voulu mettre l'accent sur les gares, les entrées de ville et les pôles d'échanges multimodaux, car ce sont des nœuds de transport qui, s'ils sont équipés d'une offre de stationnement suffisante, permettront au vélo de se développer sur le dernier kilomètre. L'équipement des centres-villes en stationnement vélo est aussi un sujet important, mais je pense que qu'il est moins structurant. Retrait ou avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. La rédaction actuelle priorise l'installation de ces parkings aux points d'entrée, ce qui nous paraît plus pertinent.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD687 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** L'alinéa 21 prévoit que des zones de stationnement pour vélos sont implantées à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville ; cet amendement vise à ce que ces zones soient aussi implantées aux abords des établissements du second degré et du supérieur ainsi que près des organismes de formation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1620 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.*

**Mme Laurence Gayte.** Cet amendement prévoit que le volet concernant la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables du plan de mobilité précise les moyens mis en œuvre pour accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment l'affichage des temps de parcours et des points de repos. En effet, la mise en place d'une signalétique favorisant la marche à pied est recommandée par les professionnels de santé, notamment Santé publique France, et ses effets positifs ont déjà pu être constatés dans des villes comme Grenoble ou Versailles. Sans imposer une obligation de résultat, cet amendement vise à assurer que ce point soit évoqué lors de l'élaboration du plan de mobilité afin d'encourager au maximum les mobilités propres.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage votre objectif mais cet amendement pourrait être perçu comme trop prescriptif par les collectivités. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD3119 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Les plans de mobilité sont des outils administratifs imposants à mettre en place pour les collectivités concernées. Il apparaît pertinent d'ouvrir de nouvelles possibilités aux collectivités, notamment pour favoriser le report modal des marchandises sur le réseau ferroviaire ou fluvial, mais sans imposer des contraintes trop lourdes.

Il est donc proposé de prévoir la possibilité pour les plans de mobilité d'intégrer un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire pour favoriser le report modal. Cela permet de sécuriser l'action des collectivités quand celle-ci est pertinente, sans alourdir les normes actuelles. L'objet est bien de donner des outils supplémentaires aux collectivités.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est en effet essentiel de ne pas imposer des démarches systématiques et uniformes sur tout le territoire. Quand il existe des offres ferroviaires et fluviales, il est souhaitable que les collectivités réfléchissent à la façon de les valoriser, mais ce n'est pas le cas partout ; il faut donc maintenir, comme le propose cet amendement, de la souplesse dans le dispositif. La rédaction proposée me paraît tout à fait bienvenue.

**M. Damien Pichereau.** Je suis tout à fait d'accord avec le principe consistant à ne pas imposer ce type de solutions aux collectivités, néanmoins je souhaiterais rappeler ici l'importance des alternatives à la route, que ce soit le ferroviaire ou le fluvial. Si le réseau fluvial est valorisé en matière de loisirs et d'aménagement urbain, il n'est pas assez utilisé pour le transport des marchandises, et il est primordial d'encourager les collectivités à utiliser leurs fleuves à cet effet, pour des raisons économiques et écologiques.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle examine les amendements identiques CD2243 de Mme Marie-Noëlle Battistel et CD2594 de M. Bruno Duvergé.*

**M. Christophe Bouillon.** Afin de favoriser la multimodalité dans un objectif de développement durable, l'amendement CD2243 propose que le schéma de desserte identifie les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement.

**M. Bruno Duvergé.** Mon amendement CD2594 vient d'être défendu. Je complèterai en précisant que les marinières nous ont dit qu'ils n'avaient d'autre choix que d'utiliser le diesel. En identifiant, dans le cas des plateformes multimodales, des endroits où implanter des stations d'avitaillement en biogaz ou en hydrogène, pouvant à la fois servir les bateaux, les camions et les voitures, nous pourrions accélérer la transition vers une mobilité plus propre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage votre objectif, mais je me demande s'il est indispensable de l'inscrire dans la loi. Mieux vaut encourager le recours à ces carburants alternatifs. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette les amendements.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1349 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement vise à préciser que les régions, y compris lorsqu'elles interviennent en tant qu'autorités organisatrices par substitution, ne sont pas soumises à l'obligation d'élaboration du plan de mobilité. Le Sénat avait introduit une exonération pour les communautés de communes. Les régions peuvent tout de même élaborer un tel plan lorsqu'elles interviennent en substitution des communautés de communes et le faire à l'échelle d'un bassin de mobilité, le cas échéant. Par cohérence, il est proposé de positionner cette disposition à l'article L. 1214-3 du code des transports et de supprimer en conséquence le nouvel article L. 1214-23-3.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD3091 de Mme Zivka Park.*

**Mme Zivka Park.** Cet amendement vise à garantir que, lorsque plusieurs plans de mobilité sont susceptibles de s'appliquer sur une même enceinte aéroportuaire – Roissy, par exemple –, ceux-ci sont élaborés conjointement entre les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes concernés, de manière à garantir leur cohérence et leur lisibilité pour la desserte de l'aéroport et des territoires concernés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement est satisfait, puisque le projet de loi prévoit l'association des territoires limitrophes pour

l'élaboration d'un plan de mobilité et introduit, à l'échelle d'un bassin de mobilité, le contrat opérationnel de mobilité, qui permettra aussi à l'ensemble des autorités de coordonner leur action. Je propose donc que vous le retiriez.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Je sens Mme Zivka Park dubitative, mais je lui assure que son amendement est satisfait...

**Mme Zivka Park.** Je maintiens qu'il reste une petite ambiguïté à lever. Je vais le retirer pour y retravailler d'ici à la séance.

*L'amendement CD3091 est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD308 de M. Martial Saddier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de notre excellent collègue Martial Saddier se fixe comme objectif de mettre en cohérence les itinéraires cyclables et piétons afin d'en garantir la continuité. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'avis est le même que sur l'amendement faisant référence à des schémas territoriaux pour les vélos. J'en propose donc le retrait, quitte à en retravailler la rédaction d'ici à la séance publique.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD293 du rapporteur.*

*Puis elle examine l'amendement CD967 de Mme Frédérique Tuffnell.*

**Mme Frédérique Tuffnell.** Cet amendement tend à améliorer la cohérence entre politiques locales de mobilité et politiques locales climatiques en renforçant une disposition prise par le Sénat afin d'assurer la mise en compatibilité des plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité avec les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET).

Ces derniers constituent en effet les documents de planification de référence pour l'ensemble des parties prenantes d'un territoire. Il est donc nécessaire que les AOM intègrent à la programmation locale des mobilités les objectifs de transition énergétique pour le secteur des transports inscrits dans le ou les PCAET.

Je rappelle que les documents de planification ne sont pas égaux ; il y a trois niveaux d'opposabilité allant du plus au moins contraignant. Le plus contraignant est la conformité, qui impose la retranscription à l'identique de la règle, respectée à la lettre ; la compatibilité, celle que nous proposons, implique de respecter l'esprit de la règle, et la simple prise en

compte prescrit de ne pas s'en écarter. Nous proposons donc qu'un rapport de compatibilité soit établi entre le plan de mobilité et le PCAET.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les objectifs définis par les PCAET doivent effectivement être pris en compte dans les plans de mobilité. Mais les échelles sont potentiellement différentes, deux cas de figure peuvent ainsi se présenter. Ou bien c'est le même EPCI qui a élaboré le PCAET et le plan de mobilité, auquel cas on peut supposer qu'il sera cohérent avec lui-même ; ou bien le plan de mobilité couvre le périmètre de plusieurs PCAET et, du coup, cette notion de compatibilité peut poser un problème d'harmonisation assez délicat. Il nous a donc semblé préférable de conserver cette notion de prise en compte plutôt que de créer un lien de compatibilité, mais l'esprit reste le même ; il s'agit de gérer des échelles différentes entre les deux documents.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette cet amendement.*

*Elle étudie ensuite l'amendement CD1081 de la commission des lois.*

**M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois.** Cet amendement vise simplement à prendre en compte les innovations qui pourraient intervenir et viendraient remettre en cause l'économie générale d'un plan de mobilité et aussi, plus prosaïquement, les situations liées à une modification des équipements. Ainsi, le pont d'Argenteuil dans le Val-d'Oise a été neutralisé pour partie, mais imaginons qu'il ait été complètement neutralisé pour les mêmes raisons : à l'évidence, un plan de mobilité aurait été très largement remis en cause sur le bassin considéré. L'idée est donc d'introduire un peu de souplesse, afin que ces plans de mobilité puissent être modifiés en fonction des circonstances.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation et j'ai bien en tête les difficultés qu'a pu créer la fermeture de plusieurs voies pendant plusieurs mois sur l'autoroute A 15 ; toutefois, la rédaction présente de cet alinéa permet de réviser le plan de mobilité lorsque cela est nécessaire. Il ne me paraît donc pas utile d'introduire cette disposition. C'est pourquoi je vous propose de retirer cet amendement ; nous pourrions au besoin en rediscuter d'ici à la séance.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois.** Dans la mesure où nous pourrions en discuter d'ici à la séance publique, je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD3024 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Cet amendement tend à étendre l'obligation d'élaborer un plan de mobilité aux collectivités publiques regroupant plus de 100 travailleurs et implantées dans le périmètre d'un plan de mobilité, à l'instar de l'obligation déjà appliquée aux entreprises selon les mêmes critères.

Les collectivités et les établissements publics comptent parmi les principaux employeurs de France, et maillent largement le territoire. Au-delà du devoir d'exemplarité de l'administration, il serait pertinent qu'en tant qu'employeurs, les collectivités favorisent des dispositifs de mobilité domicile-travail efficaces, et encouragent le recours aux mobilités propres et aux alternatives à la voiture individuelle, dans l'intérêt de leurs agents et des territoires qu'elles représentent.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est effectivement très important que les collectivités publiques jouent un rôle exemplaire ; c'est d'ailleurs ce que nous entendons faire en mettant par exemple en place un forfait mobilité dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour les agents de l'État.

Cependant, compte tenu des discussions en cours entre les partenaires sociaux, je préférerais que l'on puisse discuter à nouveau de cette disposition à la lumière de la vision d'ensemble du résultat de ces concertations. Je vous propose plutôt de retirer cet amendement dans l'attente de l'examen du texte en séance publique.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je demande à M. Jean-Marc Zulesi de bien vouloir retirer son amendement, car nous devrions pouvoir trouver une rédaction plus simple.

*L'amendement est retiré.*

*La commission étudie l'amendement CD2135 de M. Alain Perea.*

**Mme Jennifer De Temmerman.** Cet amendement vise à préciser les modalités d'adoption du plan de mobilité employeur prévues à l'article L. 1214-8-2 du code des transports, dont le développement est encouragé par ce projet de loi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Là encore, je vous propose de retirer l'amendement au bénéfice de la discussion d'ensemble que nous pourrions avoir lors de la séance publique.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD2778 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Jennifer De Temmerman.** Cet amendement est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement rejoint une discussion précédente ; j'en demande donc le retrait, à défaut l'avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je demande aussi le retrait de cet amendement déjà satisfait par l'article L. 1214-8 du code des transports, qui prévoit une évaluation quinquennale du plan de mobilité.

*L'amendement est retiré.*

*La commission en vient à l'amendement CD1351 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD3188 de Mme Zivka Park.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD1351 est de coordination.

**Mme Zivka Park.** Mon sous-amendement CD3188 tend seulement à préciser que les gestionnaires d'infrastructures de transport aérien font partie des gestionnaires de transport associés à l'élaboration des plans de mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La notion de gestionnaire d'infrastructures de transport englobe celle de gestionnaire d'aéroport. Le sous-amendement est donc satisfait ; j'en demande le retrait et donne un avis favorable à l'amendement CD1351 du rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je demande aussi le retrait de ce sous-amendement.

**Mme Zivka Park.** Je retire ce sous-amendement ainsi que les amendements similaires CD3092, CD3093 et CD3094.

*Le sous-amendement CD3188 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CD1351.*

*Les amendements CD3092, CD3093 et CD3094 sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement de précision CD294 du rapporteur.*

*Puis elle se saisit de l'amendement CD712 de M. Gérard Manuel.*

**M. Gérard Manuel.** Cet amendement, qui ne me paraît pas très bien placé, concerne le périmètre des plans d'emprise des aérodromes ; il a pour objet de s'assurer que lorsque plusieurs plans locaux de déplacements sont susceptibles de s'appliquer sur une même enceinte aéroportuaire, ceux-ci sont élaborés conjointement entre les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes concernés, de manière à garantir leur cohérence et leur lisibilité pour la desserte de l'aéroport et des territoires concernés.

L'aéroport d'Orly n'est pas le seul concerné ; d'autres aérodromes français le sont également.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Même avis que sur l'amendement que nous avons examiné précédemment, donc retrait ou avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis que Mme la ministre.

**M. Gérard Manuel.** La difficulté a été identifiée : nous allons retravailler ces amendements afin de les présenter en séance plénière.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2749 et CD2387 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Le document de planification, dit plan de mobilité rurale, se décline sur l'ensemble des territoires non soumis à l'obligation d'un plan de mobilité. Il semble plus exact de parler de plan de mobilité simplifié, ce que nous proposons. De la même façon, il paraît réducteur de cibler ces plans de mobilité sur les territoires à faible densité démographique ; mes amendements CD2749 et CD2387 proposent donc de clarifier la vocation du plan de mobilité simplifié en ce sens.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est effectivement important de couvrir l'ensemble des situations et de permettre l'élaboration de plans simplifiés, non seulement dans les espaces ruraux, mais le cas échéant dans des territoires périurbains ; je suis donc favorable à l'amendement CD2387 et je suggère le retrait de l'amendement CD2749.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. La rédaction de l'amendement CD2387 me paraît plus adéquate que celle de l'amendement CD2749 ; je demande donc le retrait du premier au profit du second.

*L'amendement CD2749 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CD2387.*

*Puis elle examine les amendements identiques CD55 de Mme Annie Genevard, CD160 de M. Jean-Pierre Vigier et CD2357 de Mme Frédérique Lardet.*

**Mme Nathalie Bassire.** L'amendement CD55 de notre collègue Annie Genevard complète le titre de la section du code des transports relative au plan de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne ; il ne vous aura pas échappé que La Réunion est un territoire montagneux... En effet la section en question reconnaît l'existence de plans de mobilité de montagne, l'article L. 1214-36-1 du code des transports prévoyant une consultation spécifique à leur sujet.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** M. Jean-Pierre Vigier va nous rappeler à quel point la montagne est importante en défendant son amendement identique CD160...

**M. Jean-Pierre Vigier.** Vous l'avez si bien dit, madame la présidente, que je considère que mon amendement a été fort bien défendu par notre collègue Mme Nathalie Bassire.

Nous parlons de plan de mobilité rurale ; il est important de tenir compte de la spécificité de la montagne et, bien évidemment, d'intégrer les plans de mobilité de montagne.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Toute une série d'amendements identiques ne sont pas défendus, qui parlaient également de la montagne...

**Mme Frédérique Lardet.** Avec mon amendement CD2357, il ne s'agit pas de n'importe quelle montagne, mais bien de la montagne où vous venez faire du ski dont nous allons parler. Tous ces amendements identiques sont portés par l'Association nationale des élus de montagne et ils ont été largement défendus.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** L'Association nationale des élus de montagne est effectivement très largement représentée dans cette commission, et au-delà !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements pointent le fait que la notion de plan de mobilité rurale, qui jusqu'à présent figurait dans le projet de loi, est peut-être trop restrictive et peut donner le sentiment de ne pas s'appliquer à tous les territoires. C'est pour cela que l'évolution qui vient d'être adoptée dans le cadre de l'amendement précédent introduit une notion de plan de mobilité simplifié qui concernera l'ensemble des territoires ruraux, de montagne, mais également périurbains. Je considère donc que votre préoccupation est satisfaite, et propose le retrait de ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** En passant du plan de mobilité rurale au plan de mobilité simplifié, le dispositif inclut tous les territoires, dont les territoires de montagne. Votre préoccupation est donc satisfaite ; c'est pourquoi je demande le retrait de vos amendements.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Je suis un peu déçu : ajouter le mot « montagne » ne coûtait pas grand-chose et apportait une utile précision. Et puis, que la montagne est belle ! (*Sourires.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Jean-Pierre Vigier, imaginons que l'on écrive « plan de mobilité simplifié ou de montagne ou transfrontalier » ... Alors que le plan de mobilité simplifié englobe toutes les situations ! J'adore la montagne et elle me gagne (*Sourires*), mais je vous assure que cette rédaction satisfait totalement à votre préoccupation.

*La commission rejette ces amendements.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD2784 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Cet amendement de coordination propose de clarifier la vocation du plan de mobilité simplifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis favorable à cet amendement de coordination.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'amendement CD295 du rapporteur.*

*Puis elle examine l'amendement CD2750 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Cet amendement propose d'inclure le transport de marchandises au sein des plans de mobilité simplifiés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est important de prendre en compte ces enjeux de transport de marchandises, mais chacun doit être conscient que nous sommes en train de complexifier le plan de mobilité simplifié ; c'est pourquoi je m'en remets à la sagesse de la commission.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis pour ma part favorable à cet amendement.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD296 du rapporteur.*

*La commission examine l'amendement CD2786 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Il s'agit là encore d'un amendement de coordination qui concerne le plan de mobilité simplifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends que cet amendement vise une évolution plus générale à laquelle je suis favorable ; je vous propose toutefois de le retirer au bénéfice de votre amendement CD2387 qui regroupe l'ensemble de ces sujets.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis que Mme la ministre.

*L'amendement est retiré.*

*La commission étudie, en discussion commune, les amendements CD1565 de M. Vincent Thiébaud et CD1348 du rapporteur.*

**M. Vincent Thiébaud.** Un des objectifs principaux du projet de loi réside en la couverture intégrale du territoire par une autorité organisatrice de mobilité, dont la compétence s'étend notamment à la planification de sa politique de mobilité. Dans cette optique, l'article 5 enrichit à la fois le contenu des plans de mobilité et celui des plans de mobilité rurale créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Afin de simplifier la lisibilité de l'architecture des documents de planification en matière de mobilité, l'amendement CD1565 précise explicitement que le plan de mobilité rurale doit être élaboré par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité et à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD1348 est un amendement de clarification : le plan de mobilité simplifié est bien un outil facultatif pour toutes les autorités organisatrices de la mobilité, sans qu'il soit nécessaire de préciser qu'il concerne les AOM

non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, qui est un outil spécifique aux problématiques plus urbaines des agglomérations densément peuplées.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il me semble que ces amendements sont d'ores et déjà satisfaits par l'alinéa 62 introduit par le Sénat ; je m'en remets à la sagesse de la commission.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suggère à M. Vincent Thiébaud de retirer son amendement au profit du mien.

**M. Vincent Thiébaud.** Le rapporteur est dur avec moi. (*Sourires.*) Mais comme il m'est sympathique, je vais retirer mon amendement...

*L'amendement CD1565 est retiré.*

**Mme Zivka Park.** Pour la clarté de nos débats, M. le rapporteur pourrait-il nous expliquer à nouveau son amendement ? Car nous ne l'avons pas très bien compris...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mon amendement rend le plan de mobilité simplifié facultatif pour toutes les AOM.

L'alinéa 62 prévoit que le plan de mobilité peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 du code des transports non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 de ce code, qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Nous proposons simplement de supprimer la fin de la première phrase, ce qui donne : « *Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231 -1* », sans précision particulière.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** La commission est-elle suffisamment éclairée ?

**M. Vincent Thiébaud.** Mon amendement prévoyait que les plans de mobilité rurale devaient être élaborés par les AOM non astreintes à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité. Il y a donc une subtile différence. Le rapporteur peut-il me répondre sur ce point ? Son explication m'a mis comme un doute...

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Le rapporteur va vous répondre monsieur Vincent Thiébaud, mais puisque vous avez retiré votre amendement, il est retiré ! (*Sourires.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je le répète, c'est un amendement de clarification du plan de mobilité simplifié qui reste bien un outil facultatif pour toutes des AOM, sans qu'il soit besoin de préciser qu'elles ne sont pas soumises à l'obligation.

*La commission adopte l'amendement CD1348.*

*Puis elle examine l'amendement CD2137 de M. Alain Perea.*

**Mme Danielle Brulebois.** Cet amendement vise à faciliter l'élaboration des plans de mobilité rurale et leur coordination avec les politiques publiques de mobilité de la région et des autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Pour ce faire, il est donné la possibilité à l'autorité organisatrice de la mobilité qui élabore ce plan de mobilité rurale de demander à la région, chef de file des politiques de mobilité, de produire sous quatre mois un porter-à-connaissance précisant les politiques publiques de mobilité mises en œuvre en faveur des citoyens de son territoire.

Ce porter-à-connaissance permettra l'élaboration de plans de mobilité rurale plus opérationnels et mieux articulés avec les autres politiques publiques en œuvre. Il permettra également une association renforcée de la collectivité régionale à l'élaboration de ces plans de mobilité rurale.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends bien l'idée de l'appui que la région pourrait donner à l'intercommunalité pour élaborer son plan de mobilité simplifié. Je considère toutefois qu'il s'agit tout autant d'assistance en ingénierie que d'un porter-à-connaissance, terme qui existe dans notre droit et renvoie plutôt aux obligations à prendre en compte dans l'élaboration d'un document.

Là encore, on peut faire confiance aux régions sur le fait qu'elles viendront éclairer les intercommunalités qui souhaitent élaborer un plan de mobilité simplifié, sans qu'on ait nécessairement besoin de l'inscrire dans la loi.

Je vous propose donc le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette cet amendement.*

*Elle adopte ensuite l'amendement CD353 d'harmonisation rédactionnelle du rapporteur.*

*Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD340 de M. Martial Saddier et CD710 de M. Gérard Menuel.*

**M. Martial Saddier.** L'amendement CD340 tend simplement à intégrer le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental « vélo » lorsqu'il existe.

**M. Gérard Menuel.** L'amendement CD710 vise à assurer une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec le SRADDET et les schémas « vélo » départementaux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage évidemment l'objectif d'un maillage du territoire en matière de voies cyclables, mais ces amendements, comme les précédents, font référence à des schémas territoriaux « vélo » qui n'existent pas dans la loi, même s'ils peuvent exister dans la réalité. Je vous propose donc de retirer vos amendements ; à défaut l'avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission rejette successivement ces amendements.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD2785 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Cet amendement de coordination propose de substituer au mot « rurale », le mot « simplifié » à l'alinéa 68.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis favorable à cet amendement de coordination.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1526 de M. Fabrice Brun.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement propose d'ouvrir aux salariés la possibilité d'utiliser le transport scolaire quand il existe, dans le cadre d'une convention passée entre l'autorité compétente et les entreprises qui seraient ainsi desservies, ces dernières prenant en charge une partie de la desserte de ces lieux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait l'idée soutenue par cet amendement de pouvoir s'appuyer sur des transports scolaires en place dans les zones rurales afin de développer l'offre de mobilité pour les habitants de ces territoires. Mais cette possibilité existe d'ores et déjà dans la loi ; j'estime donc que votre amendement est satisfait, et propose son retrait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Effectivement, monsieur Jean-Marie Sermier, cet amendement est satisfait, on ouvre l'accès à ces transports aux tiers, donc aux salariés.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement étant satisfait il est retiré, mais il y avait un petit bémol, car il prévoit de passer une convention. Or un certain nombre de départements comme celui du Jura disposaient jusqu'à présent d'un transport scolaire ouvert aux entreprises et à tout le monde, sauf qu'il n'y avait pas de convention ni de financement. Cet amendement porte en fait davantage sur l'établissement de la convention que sur l'ouverture aux tiers du transport scolaire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD297 du rapporteur.*

*Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD2245 de Mme Marie-Noëlle Battistel, et CD2595 de M. Bruno Duvergé.*

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement CD2245 vise à assurer que les SRADDET, au-delà des objectifs d'intermodalité et de développement des transports, ainsi que des objectifs de logistique introduits par le présent article, fixent également des objectifs de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre que sont le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied.

Ces orientations seraient en complète cohérence avec la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports définis par le projet de loi.

**M. Bruno Duvergé.** Mon amendement CD2595 vient d'être fort bien défendu ; et la région constitue bien le bon échelon pour fixer ces objectifs.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces objectifs sont d'ores et déjà fixés de façon générale dans le projet de loi et, par construction, s'appliquent aux SRADDET et à toute autre démarche. Il ne faudrait pas donner l'impression que nous modifions le cadre et les objectifs des SRADDET qui sont en cours d'élaboration. Afin de ne pas créer cette confusion, et dès lors que ces objectifs généraux définis par la loi auront vocation à être pris en compte par les SRADDET, je vous propose le retrait ; à défaut l'avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Christophe Bouillon.** Je retire mon amendement, que je pense redéposer pour la séance publique.

**M. Bruno Duvergé.** Je retire le mien également.

*Les amendements sont retirés.*

*La commission examine l'amendement CD1622 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** Les Français accordent de plus en plus d'importance à la végétalisation des villes et des infrastructures associées, qu'ils perçoivent comme une amélioration de leur qualité de vie.

Les études montrent en effet que les espaces verts ont des effets positifs sur l'environnement et permettent de lutter contre la pollution atmosphérique, de prévenir les risques de crues et d'inondations ; ils réduisent les nuisances sonores au niveau de la rue, et constituent des refuges aux îlots de chaleur urbains, dont la végétation aide à absorber une partie du dioxyde de carbone présent dans l'air des villes.

Au-delà des effets directs sur la qualité de l'environnement, la végétalisation a un impact sur la physionomie de la ville et la qualité de vie : les îlots de verdure offrent au regard un paysage diversifié et procurent des espaces reposants aux habitants.

Le sens de cet amendement, vous l'aurez compris, est de faire en sorte que les collectivités territoriales puissent intégrer le développement d'infrastructures végétales aux SRADDET.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le Gouvernement est bien entendu favorable à l'intégration d'un objectif de qualité du cadre de vie liée aux infrastructures « vertes », mais la rédaction de cet amendement fait perdre la dimension régénératrice de la trame verte et bleue (TVB), ce qui du coup serait incohérent avec l'ensemble des textes relatifs aux SRADDET et à la TVB.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement qui me semble plutôt affaiblir la prise en compte des enjeux des trames vertes et bleues dans les SRADDET.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Christophe Bouillon.** Je vais retirer cet amendement, et je promets de me régénérer d'ici à la séance publique afin de ne pas affaiblir la dimension que nous partageons. (*Sourires.*)

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD1659 de M. Emmanuel Maquet.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous avons beaucoup parlé du fait que le plan de mobilité intègre les problèmes d'étalement urbain ; or on constate que le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) n'intègrent pas le plan de mobilité... La réciprocité que l'on pouvait attendre n'est donc pas au rendez-vous. J'expliquais tout à l'heure qu'il était très compliqué de prendre en considération l'étalement urbain dans un plan de mobilité ; il semble bizarre que ce même plan de mobilité ne soit pas d'une manière ou d'une autre intégré au SCoT et au PLUi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que votre amendement est satisfait dans la mesure où la notion de transport utilisé dans le code de l'urbanisme emporte une vision inclusive portant à la fois sur le transport de personnes et de marchandises. Je considère donc que cette précision n'est pas nécessaire ; par ailleurs, la loi ELAN a créé des outils pour le traitement de la logistique commerciale. En outre, dans le cadre de la mise en œuvre de cette loi, une ordonnance du Gouvernement doit faire évoluer le contenu des SCoT : ce sera l'occasion de traiter cette question et de procéder le cas échéant aux ajustements nécessaires. Enfin, en ce qui concerne les PLU, les dispositions nécessaires sont déjà prévues par le projet de loi.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je maintiens cet amendement parce qu'il n'y a pas de similitude de formes. J'ai l'impression de mener bataille contre la Direction départementale du territoire, madame la ministre ! Ce n'est pas possible : chaque fois que l'on parle de transport dans le cadre de l'urbanisme, vous dites : « Attendez, le transport va intégrer obligatoirement l'urbanisme », et lorsque l'on parle d'urbanisme, vous répondez qu'il va se rénover dans les années à venir !

On n'inscrit pas le plan de mobilité dans le SCoT et le PLU, et c'est naturel ; mais c'est aussi naturel que tout à l'heure, quand nous expliquions que l'étalement urbain était naturellement pris dans le transport, sans qu'il soit nécessaire de le préciser. Il y a vraiment deux poids deux mesures dans cette affaire !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Nous nous sommes mal compris ; je dis que les documents d'urbanisme prennent déjà en compte les enjeux de transport, la notion de transport du code de l'urbanisme couvrant sans ambiguïté le transport de personnes et de marchandises. Je pense donc que cet objectif est satisfait.

J'ai évidemment à cœur que les problématiques de transport soient bien prises en compte dans les documents d'urbanisme, et il se trouve que c'est le cas : les ajustements sont prévus pour les PLU ; et s'agissant des SCoT, l'ordonnance en cours de préparation pourra également intégrer ces mêmes ajustements.

*La commission rejette cet amendement.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD2535 de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** Cet amendement vise à faire en sorte que le plan de mobilité prenne en compte les emprises logistiques situées le plus souvent en zones périphériques ou rurales, qu'il convient d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement du territoire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD370 tombe.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD2525 de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** Cet amendement prévoit explicitement que le plan local d'urbanisme pourra définir les règles relatives au stationnement et aux aires de livraison nécessaires aux futures implantations logistiques. Il apporte une sécurité juridique aux collectivités qui souhaitent inscrire des prescriptions spécifiques dans leur PLU pour compenser le manque de zones de livraison sur l'espace public.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est une bonne illustration de la façon dont on peut prendre en compte les enjeux de mobilité dans les documents d'urbanisme. Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD298 et CD354 du rapporteur.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD2201 de Mme Laurence Gayte.*

**Mme Laurence Gayte.** Cet amendement vise, une fois encore, à prendre en compte la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine, mais en ciblant, cette fois-ci, les territoires qui sont en dehors du champ d'application d'un plan de mobilité. Il propose d'intégrer, dans les plans locaux d'urbanisme, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau pour tous les usagers.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**M. Martial Saddier.** C'est tout de même un amendement à plusieurs centaines de millions d'euros... On ne peut qu'être pour, mais des passages à niveau, il y en a quelques-uns... Qui va prendre en charge le financement de cette mesure ? Je partage votre objectif, mais je ne comprends pas très bien ce qui se cache derrière cet amendement.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je signale que cet amendement a été jugé recevable par la commission des finances.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il y a manifestement une incompréhension, car cet amendement est tout à fait dans l'esprit de celui que vous avez adopté tout à l'heure. Le rapport de Mme Laurence Gayte sur les passages à niveau, dont vous avez certainement pris connaissance, pointe le fait que l'ouverture à l'urbanisation peut conduire, notamment en permettant l'implantation d'équipements importants au-delà d'une voie ferrée, à multiplier les franchissements de passages à niveau et, de ce fait, à augmenter leur dangerosité. Il semble important, au moment où nous réfléchissons à l'aménagement et à l'urbanisation d'un territoire, d'entendre ces préoccupations, notamment celles qui peuvent être formulées par SNCF Réseau, pour éviter d'accroître les risques liés au franchissement de passages à niveau.

**M. Martial Saddier.** Autrement dit, cela signifie que l'on pourra s'opposer à ce qu'une zone soit déclarée constructible dans un document d'urbanisme s'il est démontré que cela pourrait accroître le va-et-vient sur un passage à niveau... Ou poser comme condition de régler le problème du passage à niveau. Est-ce bien le sens de cet amendement ?

**Mme Valérie Lacroute.** Ce n'est pas ce que je comprends en le lisant. Pour moi, cet amendement propose que, dans le cadre du PLU, on réalise une analyse des flux qui ont lieu aux abords des passages à niveau. Concrètement, cela va se traduire par un coût supplémentaire pour les collectivités, qui vont être obligées de réaliser cette étude. Il existe déjà une liste des passages à niveau dangereux, mais vous demandez maintenant aux collectivités de réaliser une étude sur la dangerosité de l'ensemble de leurs passages à niveau, dans le cadre de leur PLU. Qui financera cette étude ?

**Mme Laurence Gayte.** L'objectif de cet amendement est de prendre en compte la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine. Et il me semble que cette étude peut se faire dans le cadre de l'élaboration du PLU.

**Mme Valérie Lacroute.** Mais si le PLU existe déjà ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** On demande simplement de prendre en compte la dangerosité des passages à niveau lorsqu'on envisage, par exemple, d'ouvrir une nouvelle zone à l'urbanisation pour construire un grand centre commercial.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas ce qui est écrit !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cette étude doit figurer dans le diagnostic intégré au rapport du plan local d'urbanisme. Vous nous dites, madame Valérie Lacroute, qu'il existe déjà une liste des passages à niveau classés prioritaires...

**Mme Valérie Lacroute.** Dangereux !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Non, prioritaires. Ce caractère prioritaire dépend aussi du volume des flux qui y sont enregistrés. Or si l'on décide, dans les plans d'aménagement, de localiser un centre commercial au-delà d'un passage à niveau, on va, de fait, multiplier les allées et venues entre le centre-bourg et ce nouveau centre commercial. Vous protestez, mais imaginez que l'on construise un collège au-delà d'un passage à niveau, en ignorant totalement les conséquences de cette localisation sur le transport scolaire...

**M. Martial Saddier.** Je suis d'accord avec vous, mais je pense aussi que j'ai bien fait de soulever la question du coût de cet amendement, car il va être colossal. « *Le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau et expose les dispositions qui favorisent la réduction de ces flux et du risque d'accident.* » Nous partageons tous votre objectif, je le répète, mais avec votre amendement, ou bien le PLU devra renoncer à ouvrir certaines zones à l'urbanisation, ou bien il devra prévoir la création de passages souterrains ; ce qui pose la question du financement. Je ne suis pas contre, je le répète, mais je maintiens que cet amendement aura des conséquences extrêmement lourdes sur les futurs documents d'urbanisme.

**Mme Valérie Lacroute.** Je ne comprends pas bien l'intérêt de cet amendement, dans la mesure où le PLU définit déjà, sur le territoire de la commune ou de l'intercommunalité, les zones constructibles et non constructibles, qu'elles soient destinées au logement ou à des activités commerciales. Cette analyse des flux sera à la charge des collectivités. Or je ne crois pas que ce soit le rôle du législateur que d'imposer une telle charge aux collectivités, sachant que les passages à niveau existent déjà et que les collectivités les ont déjà intégrés dans leur PLU.

**Mme Laurence Gayte.** L'objectif de cet amendement est de réfléchir à l'avenir et d'avoir une idée de la dynamique sur un territoire donné. Ce que nous proposons, c'est d'obliger, à chaque fois qu'envisagera de créer un aménagement, à mesurer si l'accroissement du flux sur un passage à niveau est de nature à augmenter sa dangerosité. Si tel est le cas, des mesures compensatoires doivent être prévues. Lisez mon rapport : vous verrez qu'il ne s'agit pas du tout de créer des tunnels ou des ponts, bien au contraire, mais d'introduire des mesures de sécurité beaucoup mieux adaptées aux piétons et à la circulation automobile. Actuellement, la dangerosité des passages à niveau n'est absolument pas intégrée à la planification urbaine. C'est précisément l'objectif de cet amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous ne doutons pas de votre bonne foi, chère collègue, mais, grâce à votre amendement, la SNCF va tranquillement se décharger sur les collectivités locales de tous les problèmes que posent les passages à niveau... Ce n'est peut-être pas l'objectif de votre amendement, je veux bien vous croire, mais c'est malheureusement l'effet qu'il aura. On rejette régulièrement nos amendements, au motif qu'ils ne sont pas accompagnés d'une étude d'impact. Pour le coup, le vôtre en nécessiterait une ! Nous ne pouvons que partager votre objectif, mais il faut que les choses soient claires : il faut dire clairement si c'est à la SNCF qu'il reviendra de gérer le problème des passages à niveau, ou bien si ce sont les collectivités qui devront investir lourdement pour assurer leur sécurisation. Or, à cet instant, rien n'est dit là-dessus, et rien n'est prévu.

La logique voudrait que cet amendement soit retiré et qu'on réalise une étude d'impact. Nous pourrions avancer ensemble sur ce sujet et, peut-être, arriver à un consensus.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends, en vous écoutant, que vous n'avez pas pris connaissance du rapport de Mme Laurence Gayte. Dans ces conditions, je vais peut-être l'inviter à retirer son amendement et vous suggérer de lire son rapport, pour que nous puissions en reparler et mettre la disposition au point d'ici à la séance.

**Mme Laurence Gayte.** L'objectif de cet amendement n'est pas d'interdire un aménagement, mais d'examiner s'il est de nature à accroître la dangerosité des passages à niveau et de proposer, le cas échéant, des mesures compensatoires à même de la réduire. Actuellement, de nombreux aménagements sont réalisés à proximité de passages à niveau, sans que l'on prenne en compte l'impact qu'ils peuvent avoir sur les flux de circulation prévisibles appelés à les franchir. Cet amendement vise seulement à intégrer leur dangerosité. Mais je vais le retirer afin d'en rediscuter.

*L'amendement CD2201 est retiré.*

*La commission adopte l'article 5 modifié.*

## **Après l'article 5**

*La commission examine l'amendement CD2751 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Cet amendement est issu des travaux du groupe de travail de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le projet de loi. Nous proposons d'insérer un article habilitant toutes les communautés de communes à conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées au titre de leur compétence « aménagement de l'espace ». Il ne s'agit pas d'une compétence d'organisation de la mobilité, mais d'une capacité à soutenir ou conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur le territoire des communautés de communes, que celles-ci soient AOM ou non.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement reprend une demande récente formulée notamment par l'Association des communautés de France (AdCF). Il nous semble que cette préoccupation est d'ores et déjà satisfaite, notamment par la

compétence « aménagement de l'espace » des intercommunalités. Je vous invite donc à le retirer afin que nous puissions en reparler d'ici à la séance.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement CD2751 est retiré.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD1564 de M. Vincent Thiébaud.*

**M. Vincent Thiébaud.** Dans un souci de préservation de l'espace public, et au vu de la multiplication des usages de la voirie, cet amendement vise à inciter les porteurs de projets immobiliers supérieurs à 5 000 mètres carrés à répondre, sur l'emprise de leurs projets, aux besoins en livraisons et expéditions, afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion. Il s'agit de faire en sorte que les différents usages de la voirie coexistent de manière acceptable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement propose d'introduire, dans le règlement national d'urbanisme, des dispositions générales qui s'appliqueraient partout. Il me semble préférable de confier aux collectivités le soin d'adapter les règles des PLU à leur territoire, en vue d'éviter l'encombrement de l'espace public. C'était l'objet de l'amendement CD2525, qui a été adopté. Je vous invite donc à retirer le vôtre. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je pense, moi aussi, que votre amendement est déjà satisfait par le vote de l'amendement CD2525. Je vous invite donc à le retirer.

*L'amendement CD1564 est retiré.*

### Chapitre III Mobilité inclusive

#### Avant l'article 6

*La commission examine l'amendement CD1660 de M. Emmanuel Maquet.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'article 6 concerne presque exclusivement la solidarité. Nous ne contestons pas le besoin de solidarité en matière de transport : solidarité en faveur des plus démunis, des jeunes en formation ou des personnes handicapées – qu'il ne faut pas oublier, en ce « jour Duo » (Duoday). Tout cela est très important, je le répète, mais il faut appeler les choses par leur nom.

L'article 6 ouvre le chapitre III, intitulé « Mobilité inclusive ». L'adjectif « inclusif » est à la mode, et il est vrai qu'« inclusif » s'oppose à « exclusif », mais il vaudrait mieux, je le répète, appeler les choses par leur nom. C'est la raison pour laquelle nous proposons de

modifier le titre du chapitre III et de lui préférer l'intitulé : « Charges sociales liées à la mobilité ». L'article 6 concerne, de fait, des charges sociales liées à la mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, les publics concernés apprécieront que l'on considère leur mobilité comme une charge... Je pense au contraire qu'en aidant les chômeurs à retourner vers l'emploi, on fait baisser les charges de la collectivité. Votre amendement me paraît inadapté et je vous invite donc à le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je dois avouer, monsieur Jean-Marie Sermier, que je suis étonné de vous voir défendre un tel amendement et que je suis choqué par votre emploi de l'expression « charges sociales » qui, dans ce contexte, prend un sens extrêmement péjoratif, alors que les articles 6 et 7 représentent, pour le coup, des avancées positives en matière d'inclusion et de solidarité. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Puisque vous y tenez, je le retire...

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est dans votre intérêt !

**M. Jean-Marie Sermier.** Il n'empêche que ces articles relèvent bien des affaires sociales.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas seulement !

**M. Jean-Marie Sermier.** L'examen de l'article 6 le prouvera.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il y a aussi un article 7...

*L'amendement CD1660 est retiré.*

**Article 6** (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie, articles L. 1215-3 [nouveau], L. 1215-4 [nouveau], L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports) : *Services de mobilité solidaire, aides individuelles à la mobilité et plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire*

*La commission examine l'amendement CD1118 de M. Matthieu Orphelin.*

**M. Matthieu Orphelin.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Nous avons déjà eu ce débat sur les termes « solidaire » et « inclusive ». À l'origine, le chapitre III s'intitulait « Mobilité solidaire » ; on a finalement préféré le titre de « Mobilité inclusive ». Je m'en remets, sur cette question, à la sagesse de votre commission.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Le chapitre III s'intitule « Mobilité inclusive » et je ne vois pas l'intérêt qu'il y aurait à substituer, comme vous le proposez, le mot « inclusive » au mot « solidaire » à l'alinéa 4 du présent article. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement CD1118.*

*Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD299 du rapporteur.*

*Puis elle examine l'amendement CD1030 de Mme Anne-Laurence Petel.*

**Mme Laurianne Rossi.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vous invite à retirer cet amendement, car il est satisfait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement CD1030 est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1352 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement vise à faire figurer la compétence « mobilité solidaire » des AOM, des AOMR et d'Île-de-France Mobilités dans la liste de leurs compétences principales, et non pas dans la liste de leurs compétences complémentaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement a le mérite de clarifier le rôle des autorités organisatrices et de renforcer la lisibilité de la mobilité solidaire. Le Gouvernement y est favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD300, CD1386 et CD1364 tombent.*

*Puis elle adopte l'article 6 modifié.*

## **Après l'article 6**

*La commission examine l'amendement CD488 de Mme Constance Le Grip.*

**Mme Valérie Lacroute.** Ce n'est pas la première fois que nous déposons cet amendement et j'espère, madame la ministre, que vous finirez par nous accompagner dans la voie que nous proposons. Nous ne contestons pas le principe d'accorder une réduction tarifaire sur les titres de transport à certains de nos concitoyens, mais il nous semble injuste

qu'une réduction de 50 % soit consentie aux étrangers en situation irrégulière. En effet, ceux-ci n'ont vocation ni à entrer ni à demeurer sur notre territoire.

Actuellement, les collectivités sont obligées de financer ces titres de transport à hauteur de 50 %, ce qui représente un coût important pour elles, notamment pour Île-de-France Mobilités. Nous ne remettons pas en cause le principe des réductions tarifaires pour les personnes en situation difficile, mais nous proposons d'en exclure les étrangers en situation irrégulière, qui n'ont pas vocation à demeurer sur notre territoire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je sais que c'est une mesure à laquelle Mme la présidente d'Île-de-France Mobilités tient beaucoup, parce qu'elle en attend d'importantes économies. Je tiens néanmoins à souligner que les chiffres que vous présentez dans votre exposé sommaire sont fondés sur l'hypothèse d'une réduction de 75 %, alors que la loi prévoit une réduction de 50 %. Le prédécesseur de Mme Valérie Pécresse avait souhaité porter cette réduction, pour les bénéficiaires de la CMU-C, à 75 %, mais Mme Valérie Pécresse est revenue sur cette disposition. Par ailleurs, vos calculs supposent que tous les actuels bénéficiaires de la réduction tarifaire achèteraient des titres de transport à plein tarif si on les privait de cette réduction, ce qui n'est pas totalement établi.

Je voudrais appeler votre attention sur le fait que cet amendement n'introduit pas seulement la possibilité de ne plus octroyer cette réduction, mais qu'il interdit à toute autorité organisatrice de l'octroyer, ce qui n'est pas la même chose. J'ai consulté, à ce sujet, le groupement des autorités responsables de transport (GART), puisque nous sommes en train de nous prononcer sur la politique tarifaire, non seulement d'Île-de-France Mobilités, dont j'ai bien compris le point de vue, mais aussi de l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité en France. Or le GART m'a indiqué que les AOM sont très divisées sur ce sujet. Dans ce contexte, je m'en remets à la sagesse de votre commission.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est un amendement pour le moins délicat, sur un sujet que je connais bien, puisque je siège au conseil régional d'Île-de-France. Ce qui me gêne, dans cet amendement, c'est qu'il s'applique à l'ensemble des AOM, alors que la situation de l'Île-de-France est assez spécifique. Par ailleurs, je suis d'accord avec la ministre sur l'aspect financier : il n'est pas avéré que, le jour où on leur retirera cette réduction tarifaire, les actuels bénéficiaires achèteront des billets de transport. Le gain supposé n'est donc qu'hypothétique. Enfin, il me semble que ces personnes en situation irrégulière ont besoin d'avoir accès aux transports en commun, ne serait-ce que pour établir un dossier de demande de titre de séjour.

À ce stade du débat, j'aurais donc tendance, moi aussi, à m'en remettre à la sagesse de la commission, en attendant l'examen du texte en séance. J'aimerais que l'on approfondisse cette réflexion, car je suis gêné par l'idée d'en faire une disposition applicable à toute la France.

**M. Damien Pichereau.** Les ministres de la santé du G7 se réunissent aujourd'hui avec, pour seul mot d'ordre, l'accès à la santé pour tous. Il y a quelques jours, M. Jacques Toubon, le Défenseur des droits, nous a alertés sur les difficultés d'accès aux soins des étrangers en France. N'oubliez pas que les personnes étrangères sont doublement vulnérables !

**Mme Valérie Lacroute.** Nous parlons de personnes en situation irrégulière !

**M. Damien Pichereau.** Alors elles sont triplement vulnérables ! Ne soyons pas hypocrites : ce qui se cache derrière cet amendement, c'est une remise en cause de l'aide médicale d'État (AME). Ce n'est pas le lieu. Ce n'est pas aujourd'hui, à l'occasion de l'examen d'un texte sur les mobilités, qu'il faut faire cela !

En retirant aux personnes en situation irrégulière la réduction tarifaire dont elles bénéficient aujourd'hui, on remet en cause leur accès aux soins. En remettant en cause le mince avantage accordé à des hommes, des femmes et des enfants particulièrement vulnérables pour se soigner ou, comme le disait le rapporteur, pour s'intégrer, c'est en réalité l'AME que vous voulez remettre en cause. Or je répète que ce n'est pas le lieu.

Je suis totalement défavorable à votre amendement, tout comme le groupe La République en Marche, particulièrement en ce jour. Et notre position sera la même en séance.

**Mme Valérie Lacroute.** Vous avez peut-être raison, quand vous dites que cette mesure pourrait remettre en cause l'AME. Mais alors, il faut que l'État prenne en charge cette réduction tarifaire qui, pour l'heure, pèse sur Île-de-France Mobilités, c'est-à-dire sur la collectivité.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Elle devrait s'enorgueillir de le faire ! Elle devrait en être fière !

**Mme Valérie Lacroute.** Ne mélangeons pas tout ! Ce n'est pas à la collectivité de prendre en charge des personnes en situation irrégulière – et je ne suis pas sûre que l'on puisse parler de fierté à ce sujet. Nous débattons d'un texte sur les mobilités, ne mélangeons pas tout ! J'entends votre argument, qui consiste à dire que cette disposition risquerait de remettre en cause l'AME. Et je vous réponds que ce n'est pas à la région Île-de-France de prendre en charge cette réduction tarifaire, mais à l'État, dans le cadre de son enveloppe AME.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, j'appelle à nouveau votre attention sur le fait que votre amendement introduit une disposition nationale et interdit à l'ensemble des AOM de pratiquer cette réduction.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je voudrais que tout le monde comprenne bien mon avis de sagesse. La discussion qui vient d'avoir lieu montre combien ce sujet est délicat. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que nous en débattons dans l'hémicycle. Je répète que je suis défavorable à l'idée d'imposer une telle disposition au niveau national.

*La commission rejette l'amendement CD488.*

*Puis elle se saisit des amendements identiques CD28 de M. Jean-Yves Bony, CD847 de M. Fabrice Brun et CD2189 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD28 vise à permettre à l'autorité organisatrice de transport de privilégier la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité.

**M. Martial Saddier.** L'amendement CD847 est défendu.

**Mme Valérie Lacroute.** L'amendement CD2189 vise à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité – qui ne sont pas systématiques – afin que les collectivités puissent opter pour la mise de place de tarifs sociaux ou solidaires si elles le souhaitent.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Rien n'oblige pour l'heure une autorité organisatrice à mettre en place des mesures de gratuité. Dès lors, il ne me paraît pas nécessaire de lui ouvrir une autre voie et, estimant que votre amendement est satisfait, je vous suggère de le retirer.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

**Mme Valérie Lacroute.** Le coût d'un réseau de transport comprend l'amortissement du prix d'achat des véhicules, les salaires des conducteurs et le prix du carburant ou de l'énergie. Pour ce qui est des recettes, elles sont composées de la vente de titres de transport aux usagers, du versement mobilité acquitté par les entreprises, ainsi que de la contribution de la collectivité venant éventuellement compléter le déficit. Si une collectivité veut faire de la gratuité, elle ne doit pas prendre sur les recettes du versement mobilité, mais sur son budget propre. On doit se servir du versement transport pour faire de l'offre de transport, pas pour faire de la gratuité. Ce ne sont pas les mêmes poches...

*La commission **rejette** les amendements identiques CD28, CD847 et CD2189.*

**Article 7** (article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, articles L. 1111-5 et L. 1112-4 du code des transports et article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales) : *Mesures tarifaires et d'accessibilité en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et en faveur de leurs accompagnateurs*

*La commission est saisie des amendements identiques CD2522 de M. Damien Pichereau et CD2524 de Mme Caroline Janvier.*

**M. Damien Pichereau.** L'amendement CD2522 est défendu.

**Mme Caroline Janvier.** L'amendement CD2524 vise à préciser les différentes formes de handicap qui doivent être prises en compte en matière de mise en accessibilité des infrastructures. Les handicaps psychiques ou cognitifs, qui sont moins visibles, sont trop souvent oubliés au profit du seul handicap moteur – dont la personne en fauteuil roulant constitue le symbole le plus courant. En faisant référence à l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles, nous souhaitons rappeler les différentes formes de handicap, notamment l'altération d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait l'objectif d'une approche globale des personnes en situation de handicap. Des aménagements effectués dans le cadre du label Cap'Handéo permettent, pour un coût assez faible, d'améliorer significativement les conditions de mobilité de personnes atteintes de handicaps

visuels, acoustiques ou psychiques, et cela rend bien compte de l'ambition que nous devons avoir d'une meilleure accessibilité des réseaux de transport aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap. Je suis donc favorable à ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis favorable également.

*La commission adopte les amendements identiques CD2522 et CD2524.*

*Elle examine, en discussion commune, les amendements CD2187 de Mme Valérie Lacroute et CD1653 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Valérie Lacroute.** L'amendement CD2187 apporte tout d'abord une précision rédactionnelle, en explicitant que les tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité peuvent aller jusqu'à la gratuité – comme vous le voyez, nous n'avons rien contre la gratuité.

Par ailleurs, il acte le fait que la priorité pour les AOM doit être de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui ont besoin d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.

**Mme Aude Luquet.** L'amendement CD1653 vise à apporter une précision rédactionnelle en explicitant que les tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, peuvent aller jusqu'à la gratuité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements me semblent restreindre fortement la portée de la mesure proposée à l'article 7, en ciblant les seuls titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », ce qui représente très peu de personnes. Cela aurait pour conséquence de laisser de côté de nombreuses personnes handicapées ayant des difficultés importantes pour accéder en autonomie aux réseaux de transport et ce n'est donc pas la meilleure solution, car cela suppose de proposer des transports de substitution souvent beaucoup plus coûteux. Je suggère donc le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Valérie Lacroute, j'appelle votre attention sur le fait que la première partie de votre amendement est satisfaite : on peut déjà aller jusqu'à la gratuité. Pour ce qui est de la seconde partie, comme l'a dit Mme la ministre, elle est trop restrictive et pourrait se révéler au final beaucoup plus coûteuse.

Je suggère donc également le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Les amendements CD2187 et CD1653 sont-ils maintenus ?

**Mme Valérie Lacroute.** Je maintiens l'amendement CD2187.

**Mme Aude Luquet.** Je retire l'amendement CD1653.

*L'amendement CD1653 est retiré.*

*La commission rejette l'amendement CD2187.*

*Elle est saisie de l'amendement 713 de M. Gérard Menuel.*

**M. Gérard Menuel.** L'alinéa 4 de l'article 7 précise que des mesures tarifaires spécifiques sont prises, en particulier pour les accompagnateurs des personnes handicapées ou possédant une carte d'invalidité.

L'amendement CD713 vise à faciliter les déplacements des personnes handicapées avec l'aidant familial, dont le rôle est reconnu depuis peu dans le code de l'action sociale et des familles. Dans la mesure où nous avons voté il y a quelques mois le statut de l'aidant familial, il serait incompréhensible qu'il ne se trouve pas intégré aujourd'hui à l'article 7 de cette loi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement me paraît satisfait, dans la mesure où il n'y a aucune exigence ni restriction portant sur les personnes à même d'accompagner les personnes handicapées.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je vous vois faire de grands yeux, monsieur Gérard Menuel, mais pour moi aussi, votre amendement est satisfait... Je vous suggère le retrait.

**M. Gérard Menuel.** J'ai écouté avec beaucoup d'attention le Président de la République affirmer, lors de sa dernière conférence de presse, que le statut d'aidant familial enfin créé allait permettre aux aidants d'intervenir dans les situations les plus délicates. Dès lors, je ne comprends pas pourquoi le statut d'aidant familial ne pourrait pas être intégré aujourd'hui dans un texte qui vient en discussion quelques semaines après.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je comprends ce que vous dites, mais dès lors que la notion d'accompagnateur inclut l'aidant familial, je ne vois pas où est le problème : il suffit que l'aidant familial fasse état de sa qualité d'accompagnateur pour qu'il puisse bénéficier de la disposition prévue à l'alinéa 4.

**M. Gérard Menuel.** Si c'est inclus, écrivez-le dans la loi !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais si c'est inclus, pourquoi voulez-vous l'ajouter ? Je n'en vois pas la nécessité...

**Mme Yolaine de Courson.** C'est comme la montagne ! (*Sourires.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je n'osais pas le dire... Pour moi, votre amendement est satisfait.

**M. Gérard Menuel.** L'aidant familial a désormais un véritable statut sur le plan juridique, reconnu à l'issue des débats qui se sont tenus au sein de notre assemblée il y a quelques mois. Le présent texte est l'occasion de le consacrer en l'intégrant.

**Mme Valérie Lacroute.** Toute la question est de savoir si l'aidant familial fait vraiment partie des accompagnateurs auxquels fait référence le texte...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Oui !

**Mme Valérie Lacroute.** Je n'en suis pas si sûre, puisque la création du statut d'aidant familial s'est faite il y a seulement trois mois. Il faudrait le vérifier, afin d'avoir la certitude que l'aidant familial peut bénéficier de mesures tarifaires pouvant aller jusqu'à la gratuité lorsqu'il accompagne une personne handicapée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La notion d'accompagnateur est très large, et inclut l'aidant familial. Cela dit, je comprends votre préoccupation ; au besoin un décret pourra être pris afin de vous confirmer notre volonté de prendre en compte le statut de l'aidant familial.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pour nous, l'aidant familial fait partie des accompagnateurs.

**M. Gérard Menuel.** Il vaudrait mieux que ce soit précisé dans la loi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Selon l'analyse de nos services, l'aidant familial est couvert par la notion d'accompagnateur, mais nous pourrions le préciser par décret si nécessaire. Je vous propose que nous en reparlions en séance publique.

**M. Gérard Menuel.** Je vais donc retirer mon amendement, et je le déposerai à nouveau, sous une forme sans doute plus précise, en vue de la séance.

*L'amendement CD713 est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD361 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement procède à une clarification de la rédaction concernant la distinction entre, d'une part, l'obligation de dispenser certaines personnes handicapées de conditions préalables à leur accès à certains services de transport, et d'autre part, la faculté, pour les autorités organisatrices ou les opérateurs, de dispenser également, le cas échéant, d'autres personnes handicapées du respect de ces mêmes conditions.

*Suivant l'avis favorable du Gouvernement, la commission adopte l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CD2753 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** L'objectif de l'amendement est, d'une part, de clarifier la notion de substitution dans le code des transports et de transport spécialisé dans le code de l'action sociale et des familles ; d'autre part, d'élargir la palette des solutions à apporter aux obligations de substitution dans le transport routier de personnes, à l'image de ce qui est déjà prévu dans le ferroviaire : il ne doit pas s'agir seulement du transport de substitution, mais

également d'autres mesures de substitution plus simples et peut-être plus légères, comme les mesures d'accompagnement.

Ces précisions permettront d'améliorer l'accessibilité des réseaux *via* des solutions pouvant reposer sur l'aide humaine, d'encadrer des pratiques déjà existantes d'accompagnement dans les réseaux, et de proposer des solutions plus inclusives telles que l'usage du réseau classique – le cas échéant accompagné –, plutôt que du transport spécialisé.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La clarification proposée me paraît très utile : elle permet d'élargir la palette des solutions déployables pour permettre une meilleure mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Je suis donc favorable à cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CD2752 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Face aux difficultés de mise en œuvre et d'usage des transports de substitution en cas d'arrêts en impossibilité technique avéré (ITA), l'amendement CD2752 vise à permettre localement, dans les réseaux urbains, de compenser les arrêts en ITA par la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires plutôt que par du transport de substitution.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine, en discussion commune, les amendements CD3201 du rapporteur et CD2754 de Mme Monica Michel.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD3201 vise à permettre un meilleur maillage du territoire communal en répartissant les emplacements accessibles à l'échelle de la commune au lieu d'imposer que « toute voie » soit équipée. Il supprime pour ce faire la seconde phrase de l'alinéa, qui est redondante avec la première, et opère plusieurs modifications rédactionnelles, notamment pour remplacer « bornes de recharge » par « dispositifs de recharge ». Enfin, il propose qu'un pourcentage minimal soit fixé par arrêté ministériel, ce qui permettra à la fois d'assurer que chaque commune respectera son obligation et qu'elle aura la possibilité de définir elle-même le nombre de places en fonction de la situation locale.

**Mme Monica Michel.** L'amendement CD2754, qui fait partie d'une série d'amendements allant dans le sens d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées (PH) et des personnes à mobilité réduite (PMR) aux infrastructures de mobilité, vise à rendre

possible un assouplissement des obligations des communes par rapport à ce que prévoit le texte.

Grâce à un maillage du territoire de la commune obtenu en répartissant les emplacements à l'échelle de la commune, cet amendement permet de localiser les emplacements accessibles où la contrainte de surdimensionnement ne pose pas de difficulté.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'amendement CD3201 permet effectivement d'atteindre l'objectif visé, c'est-à-dire de faire en sorte que, grâce à la mise en place d'un maillage, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite trouvent facilement des emplacements permettant la recharge de leur véhicule, tout en adoptant pour cela une approche plus pragmatique, tenant compte d'un certain nombre d'impossibilités sur certaines voiries. Je suis donc favorable à l'amendement du rapporteur et j'invite Mme Monica Michel à retirer son amendement CD2754.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Une chose me gêne dans votre amendement, madame Monica Michel, c'est la précision selon laquelle au moins 25 % de l'ensemble des emplacements doivent être accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. C'est la seule raison pour laquelle j'y suis défavorable et je vous invite à le retirer au profit du mien.

**Mme Monica Michel.** Je retire mon amendement CD2754.

*L'amendement CD2754 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CD3201.*

*En conséquence, les amendements CD301, CD302, CD362, CD2097, CD1475, CD1474, CD1521 et CD2596 tombent.*

*La commission est saisie de l'amendement CD2597 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** L'amendement CD2597 vise à prévoir une dérogation à la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des stations de recharge pour véhicules électriques lorsque la voirie, pour des raisons objectives liées à la configuration des lieux, ne permet pas de telles installations.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les dispositions réglementaires pour l'accessibilité de la voirie précisent les modalités de dérogation en cas d'impossibilité technique, qui sont soumises à l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Le cas échéant, les textes seront adaptés. Je vous invite par conséquent à retirer votre amendement, madame Aude Luquet ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis du même avis que Mme la ministre, car il faudra modifier le décret existant.

*L'amendement CD2597 est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1459 de M. Julien Dive, qui fait l'objet du sous-amendement CD3210 du rapporteur.*

**Mme Nathalie Bassire.** Comme tous les autres conducteurs, les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir disposer de d'infrastructures de recharge d'hydrogène et GNV, situées en l'occurrence sur des places dimensionnées aux véhicules qu'ils utilisent. Tel est l'objet de l'amendement CD1459.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis favorable à votre amendement, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement rédactionnel CD3210 qui vise à substituer aux mots : « infrastructures de recharge », les mots : « points d'avitaillement », correspondant à une notion plus large.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis favorable à l'amendement CD1459, sous réserve de l'adoption du sous-amendement CD3210 de M. le rapporteur.

*La commission adopte le sous-amendement CD3210.*

*Puis elle adopte l'amendement CD1459 modifié.*

*Enfin, elle adopte l'article 7 modifié.*

## **Après l'article 7**

*La commission examine l'amendement CD2188 rectifié de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement a également trait à la gratuité. Il s'agit de préciser que le versement mobilité ne peut être affecté au financement des politiques de gratuité totale des transports en commun, que ce soit à l'initiative d'une commune appartenant au ressort territorial ou à l'initiative de l'autorité organisatrice.

Les employeurs sont les premiers contributeurs au financement des transports en commun : en plus du versement transport dont les entreprises doivent s'acquitter – près de 8 milliards d'euros en 2017, elles participent à hauteur de 50 % au titre de transport mensuel des salariés, pour un montant de 900 millions d'euros.

Par ailleurs, la baisse continue depuis plusieurs années de la part prise en charge par les usagers fragilise le modèle économique des transports en commun. Les petits réseaux, en particulier, ne sont financés par les usagers qu'à hauteur de 12 % de leur coût total, ce qui a pour conséquence d'alourdir le coût mis à la charge de l'autorité organisatrice de mobilité qui met en place l'offre de transport.

Cet amendement vise à affirmer le principe selon lequel, si certaines collectivités souhaitent instaurer le principe d'une gratuité des transports en commun, c'est à elles d'en assumer le coût correspondant, et non à l'AOM, qui doit orienter ses financements vers l'augmentation de l'offre de toutes les mobilités – lignes régulières, covoiturage, transport à la demande, etc. Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, ce sont deux budgets bien distincts.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation, et je ne perds pas de vue le ressentiment des employeurs lorsqu'ils se voient mis devant le fait accompli par certaines autorités organisatrices qui instaurent la gratuité parce qu'elles ont trop de versement transport. S'il faut inciter les collectivités à prendre en compte les enjeux relatifs aux charges pesant sur nos entreprises, la modalité proposée me paraît tout à la fois inopérante et source d'insécurité juridique, dans la mesure où il est impossible d'identifier la part du versement mobilité qui serait affectée à la politique de gratuité.

Nous devons continuer à réfléchir à cette question – ce que j'ai souhaité que nous fassions avec le groupement des autorités responsables de transport (GART) et les représentants des employeurs – afin de définir ensemble quelle pourrait être la meilleure façon de sensibiliser les autorités organisatrices pour éviter des politiques de gratuité correspondant simplement à la prise en compte d'un excédent de versement mobilité.

En l'état actuel des choses, je vous invite à retirer cet amendement, et émettrai à défaut un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis également défavorable à cet amendement, mais pour une autre raison.

En matière de gratuité, j'estime préférable de laisser aux collectivités et aux AOM le choix de faire ce qu'elles veulent, en vertu du principe de libre administration des collectivités.

**Mme Valérie Lacroute.** Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu au sujet de mon amendement, monsieur le rapporteur. Nous souhaitons tout comme vous laisser le choix aux collectivités d'appliquer ou non la gratuité ; mais nous tenons à préciser que, lorsque la gratuité est mise en œuvre par une collectivité, le coût correspondant ne doit pas s'imputer sur son budget « transport », mais sur son budget social.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends le sens et l'importance de la précision que vous souhaitez apporter, mais il me semble que, d'un point de vue opérationnel, on ne sait pas faire la distinction que vous souhaiteriez voir opérer. C'est pourquoi je propose de continuer à réfléchir sur ce point avec le GART et les représentants des employeurs.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article 7 bis** (article L. 1112-2-4 du code des transports) : *Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée*

*La commission est saisie de l'amendement CD2755 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** L'amendement CD2755 vise à faire connaître au grand public et par là, aux associations représentants les personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'état d'avancement de la programmation d'accessibilité des autorités organisatrices responsables de

l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité programmée (SDAP). Cette mesure serait plus opérationnelle que le rapport déjà prévu par les dispositions réglementaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Sur cet amendement, je m'en remets à la sagesse de votre commission.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 7 bis est ainsi rédigé et l'amendement CD1460 tombe.*

#### Chapitre IV Mesures spécifiques aux outre-mer

**Article 8** (articles L. 1802-1, L. 1811-2, L. 1811-3, L. 1811-4, L. 1811-5, L. 1811-9 [nouveau], L. 1831-1, L. 1841-1, L. 1851-1-1 [nouveau] et L. 1851-5 [nouveau] du code des transports) : *Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité*

*La commission examine l'amendement CD1353 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD1353 vise à supprimer à l'alinéa 4 les mots : « dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et ». La Guadeloupe et La Réunion étant à la fois des régions et des départements, les adaptations prévues aux alinéas 4 à 6 de l'article 8 ne sont pas nécessaires pour ces deux territoires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*La commission adopte successivement les amendements de coordination CD371 et de précision CD303 du rapporteur.*

*Elle adopte ensuite l'article 8 modifié.*

**Article 8 bis** (article L. 1803-1 du code des transports) : *Politique nationale de continuité territoriale : objectif d'atténuation des contraintes de l'insularité et de l'éloignement*

*La Commission adopte l'article 8 bis sans modification.*

### **Après l'article 8 bis**

*La commission est saisie de l'amendement CD607 de Mme Nadia Ramassamy.*

**Mme Nathalie Bassire.** L'amendement CD607 vise à ce que, dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant l'état des politiques publiques en faveur de la continuité territoriale dans les départements d'outre-mer. Cette continuité territoriale a évolué, notamment dans le cadre de la loi sur l'égalité réelle outre-mer de février 2017 ; il convient aujourd'hui d'établir un diagnostic présentant l'état des politiques publiques portées par l'État, mais aussi, de manière importante, par les collectivités régionales.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est satisfait, puisque le Parlement disposera très prochainement d'un rapport du conseil général de l'environnement et du développement durable intitulé « Bilan de l'offre de transport et de mobilité dans les outre-mer » et portant sur les actions en matière de transport outre-mer ainsi que sur les applications du dispositif de continuité territoriale mis en œuvre par l'État.

Ce rapport, qui avait été demandé par la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer, sera bientôt disponible, puisque sa publication doit avoir lieu dans les prochaines semaines. Je vous invite par conséquent à retirer cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis.

*L'amendement CD607 est retiré.*



## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du jeudi 16 mai 2019 à 14 h 50

*Présents.* - Mme Bérangère Abba, Mme Nathalie Bassire, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feu, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Sophie Auconie, M. Guy Bricout, M. Jacques Krabal, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

*Assistaient également à la réunion.* - Mme Caroline Janvier, Mme Frédérique Lardet, Mme Monica Michel, M. Pacôme Rupin, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Guillaume Vuilletet